

MANUEL PROPRIETAIRE

CATEGORIE DE CONCEPTION B

SELON DIRECTIVE EUROPEENNE 94/25/CE
AMENDEE PAR DIRECTIVE EUROPEENNE 2003/44/CE

Cette page est blanche intentionnellement.

Cette page est blanche intentionnellement.

Cette page est blanche intentionnellement.

Votre vendeur :

Nom

est le représentant **DUFOUR YACHTS** et vous apportera toute l'aide nécessaire pour résoudre les problèmes que vous pourriez avoir lors de la mise à l'eau et du matage, ainsi que pour les contrôles techniques de mise en service et d'entretien de votre bateau. Il vous assistera au besoin pour les démarches administratives d'immatriculation de votre bateau.

Dès que vous êtes propriétaire, prenez connaissance du manuel propriétaire livré avec votre bateau, datez et signez les récépissés ci-dessous et donnez (ou envoyez) le dernier à votre vendeur.

Récépissé du manuel de propriétaire à conserver dans votre manuel

Je soussigné :

Nom

Adresse

propriétaire du **DUFOUR 310** n°

déclare avoir reçu le manuel du Propriétaire de nom **DUFOUR 310** et accepte sa rédaction en langue française.

Le :

Signature :

Découper suivant les pointillés

✂………

Récépissé du manuel de propriétaire à retourner à DUFOUR YACHTS

11, Rue Blaise Pascal- 17187 PERIGNY CEDEX- FRANCE

Je soussigné :

Nom

Adresse

propriétaire du **DUFOUR 310** n°

déclare avoir reçu le manuel du Propriétaire de nom **DUFOUR 310** et accepte sa rédaction en langue française.

Le :

Signature :

Cette page est blanche intentionnellement.

Cette page est blanche intentionnellement.

Cette page est blanche intentionnellement.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

DUFOUR YACHTS est heureux de vous présenter ce manuel qui vous permettra de mieux connaître votre bateau.

Le présent manuel a été élaboré pour vous aider à utiliser votre bateau en sécurité et avec plaisir. Il contient des détails sur le bateau, les équipements fournis ou installés et ses systèmes, ainsi que les informations sur leur utilisation. Lisez-le soigneusement et familiarisez-vous avec le bateau avant de l'utiliser.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un cours sur la sécurité de la navigation ou le sens marin. Si ce bateau est votre premier bateau ou si vous en avez changé pour un type de bateau avec lequel vous n'êtes pas familiarisé, pour votre confort et votre sécurité, assurez-vous d'acquérir une expérience sur sa manœuvre et son utilisation avant d'en prendre les commandes. Votre revendeur, votre fédération nationale de voile ou de motonautisme ou votre yacht club seront ravis de vous informer sur les écoles de navigation ou les instructeurs compétents de la région.

Assurez-vous que les conditions de vent et de mer prévues correspondent à la catégorie de conception de votre bateau, et que vous même et votre équipage êtes capables de manœuvrer le bateau dans ces conditions. Même lorsque votre bateau y est adapté, les conditions de mer et de vent correspondant aux catégories de conception A, B et C varient de forte tempête pour la catégorie A à des conditions sévères pour le haut de la catégorie C, sujettes aux dangers de vagues ou de rafales anormales, et sont par conséquent des conditions dangereuses, dans lesquelles seul un équipage expérimenté, en bonne forme, et entraîné, manœuvrant un bateau bien entretenu peut naviguer de manière satisfaisante.

Ce manuel du propriétaire n'est pas un guide détaillé d'entretien ou de réparation. En cas de difficulté faites appel au constructeur du bateau ou à son représentant. Si un manuel d'entretien est fourni, utilisez-le.

Utilisez toujours les services d'un professionnel expérimenté pour l'entretien, le montage d'accessoires ou les modifications. Les modifications pouvant affecter les caractéristiques de sécurité du bateau doivent être évaluées, exécutées, et documentées par des personnes compétentes. Le constructeur du bateau ne peut être tenu pour responsable de modifications qu'il n'aurait pas approuvées.

Dans certains pays, un permis de conduire ou une autorisation sont nécessaires ou des réglementations spécifiques sont en vigueur.

Entretenez toujours correctement votre bateau et tenez compte de la détérioration qui résulte du temps ou, le cas échéant, d'un usage important ou inapproprié. N'importe quel bateau, aussi solide soit-il, peut être sévèrement endommagé s'il est mal utilisé. Cela n'est pas compatible avec une navigation sûre. Ajustez toujours la vitesse et la direction du bateau aux conditions de la mer.

Si votre bateau est équipé d'un radeau de survie, lisez attentivement son manuel d'utilisation. Il convient que l'équipage ait à bord tout le matériel de sécurité (gilets de sauvetage, harnais, etc.…) correspondant au type de bateau, aux conditions météorologiques, etc.… Ce matériel est obligatoire dans certains pays. Il convient que l'équipage soit familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité et avec les manœuvres de sécurité d'urgence (récupération d'un homme à la mer, remorquage, etc.), les écoles de voiles et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

Il est recommandé que toutes les personnes portent des aides à la flottaison appropriées (gilets de sauvetage, équipement personnel d'aide à la flottaison) lorsqu'elles se trouvent sur le pont. A noter que, dans certains pays, il est obligatoire de porter tout le temps une aide à la flottaison conforme à la réglementation nationale.

CONSERVEZ CE MANUEL DANS UN ENDROIT SUR ET REMETTEZ-LE AU NOUVEAU PROPRIETAIRE SI VOUS REVENDEZ CE NAVIRE.

AVERTISSEMENT: Nos bateaux sont régulièrement améliorés en fonction de l'expérience de nos clients et des recherches réalisées par le chantier, ainsi les spécifications données dans ce manuel propriétaire ne sont pas contractuelles et peuvent être modifiées sans préavis et sans obligation de mise à jour. Ce manuel à pour but de couvrir un maximum de renseignements et donc il se peut que des équipements ou des paragraphes ne concernent pas votre bateau. En cas de doute, référez-vous à l'inventaire qui a dû vous être fourni par votre vendeur lors de votre commande.

I. INFORMATIONS GENERALES

Catégorie de conception

Votre **DUFOUR 310** rentre dans la catégorie de conception **AU LARGE** (catégorie B).

Dans des conditions normales d'utilisation, votre bateau est conçu pour naviguer dans des vagues d'une hauteur significative jusqu'à 4 m et des vents de force beaufort jusqu'à 8 compris.

Cette capacité à naviguer dépend également des compétences de l'équipage, de ses capacités physiques, de l'entretien du bateau et de l'armement.

Soyez donc très vigilant avant de prendre la mer.

DUFOUR YACHTS ne peut garantir le parfait fonctionnement du navire dans des conditions de mer exceptionnelles (orage violent, ouragan, cyclone, trombe,...)

RAPPEL DES CATEGORIES DE CONCEPTION

Catégories de Conception	Type de navigation	Force du vent (Beaufort)	Vitesse du vent	Hauteur significative de vague à considérer
A	En haute mer	Au delà de 8	Jusqu'à 28 m/s	Au-delà de 4 m
B	Au large	Jusqu'à 8 compris	Jusqu'à 21m/s	Jusqu'à 4 m compris
C	A proximité des côtes	Jusqu'à 6 compris	Jusqu'à 17 m/s	Jusqu'à 2 m compris
D	En eaux protégées	Jusqu'à 4 compris	Jusqu'à 13 m/s	Jusqu'à 0.5 m compris

Consultez la météo avant de prendre la mer : **prenez la mer, pas les risques !**
Au port : la capitainerie affiche tous les jours des bulletins météo et les prévisions pour les jours suivants.
Météo France au 08.36.68.08.08.
Navifax - direct au 08.36.70.18.52.
VHF : les CROSS émettent plusieurs bulletins par jour, après annonce sur le canal 16.

Certification

DUFOUR YACHTS a choisi l'Institut pour la Certification et la Normalisation dans le Nautisme comme organisme notifié pour vérifier la conformité de votre bateau à la Directive Européenne CE 94/25, selon le module B.

Identification

Le numéro d'identification du bateau est situé sur le coté tribord du tableau arrière. Il est constitué d'une série de lettres et de chiffres débutant par FR-DUF….

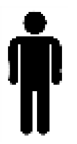
Plaque constructeur



Une partie de l'information est donnée sur la plaque du constructeur fixée sur le bateau. Une explication complète de cette information est donnée ci-dessous.

Catégorie de conception = **B** : Au Large (voir 1.1)

Nombre max de personnes :

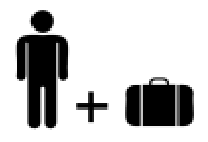


catégorie B = **6**
catégorie C = **8**
catégorie D = **10**

: recommandé par le constructeur lorsque le bateau navigue dans des conditions de mer correspondant à sa catégorie de conception.

AVERTISSEMENT
Ne pas dépasser le nombre maximal de personnes recommandé. Quel que soit le nombre de personnes à bord, la masse totale des personnes et de l'équipement ne doit jamais dépasser la charge maximale recommandée.

Charge max recommandée :



catégorie B = **1430 kg**
catégorie C = **1430 kg**
catégorie D = **1550 kg**

: recommandée par le constructeur incluant la masse de toutes les personnes à bord, des provisions et des effets personnels, de tous les équipements non inclus dans la masse lège du bateau hors contenu des réservoirs.

AVERTISSEMENT
Lors du chargement du bateau, ne jamais dépasser la charge maximale recommandée. Toujours charger le bateau avec soin et répartir les charges de manière appropriée pour conserver l'assiette théorique (approximativement horizontale). Eviter de placer des charges lourdes dans les hauts.

CE 0607 : marquage CE indiquant la conformité du bateau à toutes les prescriptions de la Directive. :La séquence de chiffres est le code de l'organisme de Certification, ici l'ICNN (Institut pour la Certification de la Normalisation dans le Nautisme), (voir aussi : Déclaration de conformité).

Degrés de danger

DANGER	**Indique l'existence d'un risque intrinsèque extrême pouvant donner une probabilité élevée de décès ou de blessure irréparable si des précautions appropriées ne sont pas prises.**
AVERTISSEMENT	**Indique l'existence d'un risque de blessures ou de décès si des précautions appropriées ne sont pas prises.**
ATTENTION	**Indique un rappel des pratiques de sécurité ou attire l'attention sur des pratiques dangereuses pouvant causer des blessures aux personnes, des dommages au bateau ou à ses composants ou à l'environnement.**

II. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

	Modèle:	**DUFOUR 310 Grand Large**
	Constructeur	Dufour Yachts 11, Rue Blaise Pascal 17187 Périgny cedex FRANCE
	Architecture:	Umberto Felci
	Design intérieur	U. Felci et Dufour Design
	Catégorie de conception	B
	N° de l'organisme notifié	CE/0607
	N° CIN	
	Moyen principal de propulsion	Voile
L_{max}	Longueur hors tout *	9,67 m
L_H	Longueur de coque *	9,36 m
B_{max}	Bau maximum *	3,31 m
B_H	Bau de coque *	3,31 m
H_A	Tirant d'air max *	14,56 m
T_{max}	Tirant d'eau (Lest long) *	1,90 m
	Poids du lest long	1300 kg
	Tirant d'eau Lest court	2.1/0.95m
	Poids du lest court	1370kg
	Surface grand-voile standard (environ)	32.7 m²
	Surface génois (environ)	15.6 m²
	Puissance moteur maximale admissible à bord	20 CV / 28 kW
	Capacité en eau hors chauffe-eau de 20 L (environ)	160 L(+160L option)
	Capacité en gazole (environ)	90 L
	Holding tank	45L
	Batterie moteur	75 Ah
	Batterie de service (1 en standard + 1 en option)	75 Ah (+75 Ah option)
M_{LC}	Déplacement lège	4917 kg
M_{MO}	Déplacement en condition minimale	5154 kg
M_L	Charge maximale	1670 kg
	Masse totale des liquides (tous réservoirs pleins)	240 kg
M_{LDC}	Déplacement en charge maximale	6580 kg

* Les dimensions ci-dessus sont conformes à l'ISO 8866 soit :

L_{max} : longueur maximale du bateau incluant des parties normalement fixées tels que daviers, balcons, etc...
L_H : longueur maximale du bateau incluant les parties structurelles et faisant partie intégrante du bateau et excluant les parties amovibles.
B_{max} : largeur du bateau mesurée entre les parties les plus extérieures et pouvant comprendre des parties amovibles tels que listons, garde corps, etc…
B_H : largeur du bateau mesurée entre les parties fixes les plus extérieures et excluant toutes parties amovibles
H_A : distance verticale entre le plan de flottaison en condition lège et le point le plus haut de la structure du mat. (cette mesure ne tient pas compte des équipements tels que feux et antennes pouvant être fixés en tête de mat)
T_{max} : le tirant d'eau maxi est mesuré au point le plus bas du lest équipant le bateau

M_L : La Charge Maximale est la somme de la charge maximale recommandée (voir plaque constructeur) et de la masse totale des liquides (consommables ou pas)

Nota bene : la capacité des différents réservoirs d'eau douce et de gazole n'est généralement pas totalement utilisable en fonction de l'assiette ou du chargement du navire. *Pour le gazole, il est recommandé de conserver une réserve de 20%.*

Informations particulières

Ce bateau a été évalué à l'aide de l'indice de stabilité (STIX), mesure de la sécurité globale concernant la stabilité, qui considère les effets de la longueur du bateau, son déplacement, les proportions de la coque, les caractéristiques de stabilité et la résistance à l'envahissement.

La charge totale maximale est la somme de la charge maximale recommandée et de la masse totale des liquides (voir ISO 12217-2 :2002)

Le second indice (AVS) représente l'angle de disparition de stabilité en degré.

	Condition minimale de Navigation (M_{MO})
STIX	33.22
AVS	128.3°

III. SYSTEMES ELECTRIQUES

Consignes de sécurité et d'utilisation du système électrique

AVERTISSEMENT
Des risques d'incendie ou d'explosion peuvent résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant continu et/ou alternatif.
Des risques d'électrocution peuvent résulter d'une mauvaise utilisation des systèmes en courant alternatif.

Toujours:
- Vérifier l'état des batteries (charge et niveau de l'électrolyte) et du système de charge avant de prendre la mer.
- Débrancher et déposer les batteries pour l'hivernage.
- Maintenir la tension des batteries à plus de 10,5 V pendant l'hivernage.
- Emporter des ampoules de rechange pour tous les feux de navigation et l'éclairage intérieur. Respecter les puissances notamment pour les feux de navigation.
- Vérifier le fonctionnement des appareils de navigation.
- Vérifier le fonctionnement des feux de navigation avant les navigations de nuit.

Ne jamais:
- Travailler sur une installation électrique sous tension.
- Modifier une installation et les schémas pertinents, sauf si cela est exécuté par un électricien qualifié en électricité marine.
- Changer ou modifier la capacité de rupture des appareils de protection contre les surintensités.
- Remplacer les appareils ou matériels électriques par des composants excédant la capacité prescrite sans recalibrer les conducteurs et leur protection.
- Laisser le navire sans surveillance quand l'installation électrique est sous tension, éventuellement à l'exception d'une pompe de cale automatique et des circuits de protection contre l'incendie ou le vol.

Si un fusible ou un disjoncteur ne cesse de sauter, il faut faire appel à un spécialiste afin de déterminer l'origine du court-circuit.

Mise en place de nouveaux équipements

Depuis le 1er janvier 1996, les équipements électriques sont soumis à la directive européenne ''compatibilité électromagnétique'' (Ref 89/336/CEE). Il est donc nécessaire d'installer de nouveaux équipements qui répondent à cette norme et qui portent le marquage CE. L'appareil doit être également livré avec un certificat de conformité et une notice d'utilisation.

N'utilisez que des appareils électriques à double isolation ou mis à la terre dans le cas d'une installation 220 V ou 110 V. Lors de la pose de ces appareils, respecter les consignes de montages (section des fils, protection).

Pour éviter d'avoir des problèmes de maintenance, portez mention au manuel des éventuelles modifications du schéma électrique.

Batteries

Le parc de batterie est composé de 1 batterie de servitude de 75 Ah en standard (plus 1 batterie de 75 Ah en option et d'une batterie de 75 Ah pour le démarrage du moteur.

Leur capacité a été étudiée pour subvenir aux besoins en énergie des accessoires du bord. Pour éviter tout problème, il est nécessaire de veiller à la bonne charge et à l'entretien des batteries.

ATTENTION !
● Lorsque vous installez de nouveaux appareils électriques, veillez à ce que la consommation globale de ces appareils reste en rapport avec la capacité de vos batteries.
● Toujours débrancher la borne – de la batterie avant la borne +.
● Ne jamais mettre en contact les deux bornes d'une batterie par l'intermédiaire d'objets conducteurs (Outils, etc…)
● Lors de la manipulation des batteries, éviter toute fuite de liquide électrolytique en les maintenant horizontalement. Porter des gants et des vêtements aptes à éviter tout risque de contact avec le liquide électrolytique en cas de fuite.
● En cas de projection d'électrolyte, rincez abondamment la partie du corps entrée en contact et consultez un médecin.

Guindeau électrique

ATTENTION !
Lorsque vous utilisez le guindeau électrique, il est impératif de faire fonctionner votre moteur légèrement accéléré.

Installation 220 Volts / 110 Volts (ISO 13297 :2000)

DANGER !
L'installation 220 V du bord est protégée par un disjoncteur et munie d'un bloc différentiel.
Le câblage d'accessoires de bord supplémentaire en 220 V doit être effectué par des professionnels avec recalibrage échéant du disjoncteur général.

- Déconnecter les raccords d'alimentation navire lorsque le système n'est pas utilisé.

- Relier les boîtiers ou enveloppes métalliques des appareils électriques installés au conducteur de protection du navire (conducteur vert ou vert à bande jaune).

- Utiliser des appareils électriques à double isolation ou mise à la terre.

ATTENTION !
Lorsque le navire est à quai, mettre le coupe-circuit en position ouvert.

DANGER !
Votre bateau est livré sans câble d'alimentation bateau / quai et sans prise mâle côté borne de quai .Le câble devra être prévu pour une utilisation en extérieur. Sa section devra être adaptée en fonction de sa longueur et de la puissance du disjoncteur principal (Voir schéma électrique). La prise devra être adaptée à la prise femelle du quai (Vous renseigner auprès d'un professionnel si nécessaire). Elle devra être le plus proche possible du type **IP 67 / IEC529**

● Couper l'alimentation à quai au niveau du dispositif de sectionnement installé à bord avant de brancher ou débrancher le câble d'alimentation bateau / quai.
● Brancher le câble d'alimentation bateau / quai sur le bateau avant de le brancher sur la borne du quai
● Débrancher le câble d'alimentation bateau / quai sur la borne du quai avant de le débrancher sur le bateau
● Bien fermer la protection de l'entrée d'alimentation à quai

Ne jamais :
● Modifier les connexions du câble d'alimentation navire/quai ; n'utiliser que des connexions compatibles.
● Nager à proximité d'un bateau relié à une prise de quai : risques d'électrocution !

Localisation du disjoncteur général 220 V : Sur cloison coqueron arrière td (accès par coffre de cockpit bd)

Contrôler le système au moins tous les deux ans.

Lors de l'entretien hors d'eau, mettre en position fermé pour avoir **une protection terre** via prise de quai.

AVERTISSEMENT
Ne pas laisser l'extrémité du câble d'alimentation navire / quai pendre dans l'eau. Il peut en résulter un champ électrique susceptible de blesser ou de tuer des nageurs situés à proximité.

IV. INSTALLATION GAZ

Conseil d'utilisation

- Avant toute utilisation ou maintenance, lire attentivement les notices du réchaud et du détendeur.

- S'assurer de la conformité de la bouteille de gaz et du détendeur aux préconisations du réchaud (Débit, pression, type de gaz) et à la réglementation en vigueur dans le pays d'utilisation.

- S'assurer que les robinets de l'appareil sont fermés avant d'ouvrir celui de la bouteille.

AVERTISSEMENT
● Les appareils à flamme nue brûlant du combustible consomment l'oxygène de la cabine et rejettent des produits de combustion dans le navire. Une bonne ventilation est nécessaire : ouvrez le panneau de pont ou hublot situé a proximité ainsi que le panneau de descente lorsque les appareils fonctionnent.
● Ne jamais obstruer les ouvertures de ventilation et vérifier que les appareils à conduit de fumée fonctionnent correctement.
● Ne pas se servir du réchaud/four comme appareil de chauffage.

- Ne pas obstruer l'accès rapide aux éléments de l'installation gaz (coffre bouteille, robinet d'arrêt).

- La bouteille de gaz doit toujours être entreposée dans le logement étanche et ventilé prévu à cet effet. De même pour les bouteilles de réserve ou vides. Conserver en place les dispositifs de protection, chapeaux ou bouchons. Aucun autre équipement ne doit être stocké dans ce logement.

- Ne jamais laisser le navire sans surveillance lorsque des appareils au gaz fonctionnent.

- Fermer l'ensemble des robinets du circuit quand le bateau n'est pas occupé (robinet d'arrêt, robinet détendeur), même quand la bouteille est considérée comme vide. Dans ce dernier cas, débrancher les robinets.

- Ne jamais fumer en descendant à l'intérieur du bateau lorsque celui-ci était fermé, assurez-vous de l'absence d'odeur de gaz.

- Si vous sentez une odeur de gaz, fermez les robinets du circuit et ceux du réchaud, ventilez le bateau, détectez la fuite avant de remettre l'installation en service.

AVERTISSEMENT
Les vannes du circuit doivent être immédiatement fermées en cas d'urgence (incendie notament)

ATTENTION !
Des précautions sont à prendre pour éviter tout contact avec des flammes nues et autres zones chaudes.
Ne pas utiliser de réchaud lorsqu'il existe une probabilité de grands angles de roulis ou d'angles de gites permanents (en l'absence de réchaud suspendu par cardans).

Vérification du circuit (ISO 10239 :2000)

Soumettre l'installation GPL à un essai de recherche de fuite avant toute utilisation.
Vérifier l'étanchéité de tous les raccordements de la manière suivante :
- fermer tous les robinets des appareils
- ouvrir le robinet de la bouteille
- permettre à la pression manométrique de se stabiliser
- fermer le robinet de la bouteille
- observer la valeur du manomètre pendant 3 minutes ; si elle diminue, il y a fuite, ne pas utiliser les appareils
- rechercher les fuites au moyen d'un appareil de détection des fuites ou par application d'eau savonneuse (robinet de la bouteille ouverte, autres fermés) et autre solution moussante conforme à la norme EN14291
- faites réparer les fuites avant de remettre l'installation en service ; il convient que les réparations et les modifications du circuit soient effectuées par une personne compétente.

ATTENTION !
Ne pas utiliser de solutions contenant de l'ammoniaque.

DANGER !
Ne jamais utiliser de flamme pour rechercher les fuites.

Les tuyaux flexibles doivent être :
- contrôlés régulièrement, au moins une fois par an,
- remplacés si une date de péremption inscrite sur le tuyau est dépassée,
- remplacés cinq ans après la date de fabrication du tuyau qui peut être marquée sur celui-ci,
- remplacés en cas de détérioration.

Changement de la bouteille de gaz

DANGER !
● Fermer les robinets du réchaud ainsi que celui qui se trouve avant le réchaud avant tout changement de bouteille.
● Ne pas fumer, ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement de la bouteille de gaz.
● Bien ventiler le compartiment logeant la bouteille de gaz lors de son remplacement.

AVERTISSEMENT
En cas d'installation GPL :
● ne jamais laisser le bateau sans surveillance lorsque des appareils utilisant du GL à flamme nue fonctionnent.
● ne pas fumer, ni utiliser de flamme nue pendant le remplacement des bouteilles de GPL.
● fermer le robinet de la bouteille vide avant de la débrancher pour la remplacer.

V. CIRCUIT D'EPUISEMENT ET SANITAIRE

Caractéristiques du système d'épuisement (ISO 15083 :2003)

Type de pompe	Débit théorique
Manuelle	38 L / 45 coups min
Electrique 12 V	2000 L / h

Lisez attentivement la notice d'utilisation et d'entretien de la pompe de cale de votre bateau.

AVERTISSEMENT
Le système de pompe de cale n'est pas prévu pour le contrôle de l'eau provenant de brèches dans la coque. Il est destiné à vider l'eau provenant d'embruns, d'une fuite de vanne ou toute autre fuite modérée.

ATTENTION !
● Il convient de maintenir le niveau de l'eau de cale au minimum
● Assurez-vous que les pompes de cale sont en état de fonctionner avant de prendre la mer.
● Nettoyer régulièrement le puisard et les points ou crépines d'aspiration des pompes des débris qui pourraient les obstruer.
Si des cloisons étanches isolant les pics avant et arrière sont munies de vannes, celles-ci doivent être maintenues fermées en temps normal et ouvertes uniquement pour vidanger l'eau dans la cale principale.
● Localisez chaque pompe à main et son levier.
● Localisez l'interrupteur des pompes de cale électriques au tableau électrique.

Pompe d'eau douce sous pression

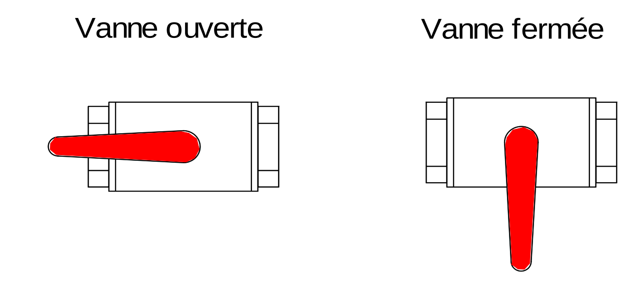
L'évier et le lavabo sont alimentés en eau douce par une pompe électrique. Un filtre est installé en amont de la pompe, il doit être nettoyé régulièrement.

Ne jamais faire tourner la pompe si le réservoir est vide. Faire le plein du réservoir avant de réutiliser le circuit.

Il est possible de stériliser les réservoirs à l'aide de pastille de clonazone (en vente en pharmacie). Chaque année, démontez les trappes de visite afin de les nettoyer en remplissant d'eau additionnée d'un détergent bactéricide, laissez agir le produit quelques heures puis faites 2 à 3 rinçages. En hivernage, remplissez les réservoirs à fond pour éviter la prolifération d'algues ou de bactéries, ou videz les réservoirs s'il y a risque de gel, n'utilisez jamais d'antigel.
La production d'eau chaude est assurée par un chauffe-eau branché sur le circuit de refroidissement du moteur et la prise électrique de quai.
Après vidange du chauffe-eau, veiller à ce que la résistance soit immergée avant de remettre sous tension.

Vannes

Les vannes sont du type ¼ de tour:
- position OUVERTE: levier dans le sens du corps de la vanne,
- position FERMEE: levier perpendiculaire au corps de la vanne.



ATTENTION !
● Ne jamais toucher au serrage des vannes sur la coque. En cas de fuite, consultez un professionnel.
● Par mauvais temps ou en quittant votre bateau, fermer toutes les vannes des circuits sanitaires.
● Garder les vannes fermées quand elles ne sont pas utilisées.
● Lors des hivernages, nettoyez et rincez les passe-coques et les vannes. Inspectez les accessoires en laiton; une légère corrosion superficielle est normale.
● En cas de corrosion plus sérieuse, consultez votre revendeur.

Fonctionnement des W-C marins

- Ouvrir la vanne d'admission d'eau mer.
- Ouvrir la vanne d'évacuation de la cuvette.
- Mettre le levier sur la position «FLUSH » (chasse d'eau).
- Manœuvrer la pompe.
- Pour vider la cuvette et éviter tout mouvement d'eau à la gîte, positionner le levier sur « DRY BOWL » (assèchement de la cuvette).
- Manœuvrer la pompe jusqu'à l'assèchement de la cuvette.
- Répéter ces opérations de chasse / assèchement de la cuvette autant de fois que nécessaire pour assurer une évacuation complète des tuyauteries.
- Lorsque les WC ne sont pas utilisés, mettre le levier sur la position « DRY BOWL », ou pour certain modèle sur la position « CLEF »
- **Fermer les vannes après utilisation, le W-C étant situé sous le niveau de la flottaison**
- Changer régulièrement les joints du WC

Fonctionnement du holding tank (ISO 8099 :2000)

ATTENTION !
En cas de montage holding tank, veillez à verrouiller la vanne d'évacuation afin d'éviter toute décharge par inadvertance lors des hivernages.

- Le réservoir eaux noires fonctionne avec la pompe manuelle du WC.
- Le contenu de la cuvette se déverse directement dans le holding tank ;
- Vérifier périodiquement le bon fonctionnement de l'évent.
- Un nable de pont est prévu pour la vidange du réservoir
- La vanne de décharge peut être scellée en position fermée au moyen d'un cadenas.
- Prévoir un nettoyage du réservoir avec un produit désinfectant et biodégradable un fois par saison.

Laisser le système vide en cas de stationnement du navire sous des températures négatives

VI. ENVAHISSEMENT

Pour éviter les risques d'envahissement du bateau :

- Vérifier la fermeture des hublots et des panneaux de pont ou de toute autre ouverture permettant l'envahissement avant chaque départ en navigation.
- Lors de la navigation, fermer toutes les vannes lorsqu'elles ne sont pas utilisées, à l'exception des prises d'eau moteur.
- Ne dépasser pas la charge maximale recommandée.
- il convient de maintenir l'eau des cales au minimum
- Eviter l'ajout de masses dans les hauts afin de ne pas affecter la stabilité

Vérifier périodiquement :

- L'étanchéité des passe-coques, vannes et tuyaux.
- Le bon écoulement des évacuations de cockpit.
- L'étanchéité des presse-étoupes ou des joints de sail-drive.

AVERTISSEMENT
Les capots de coffre de cockpit doivent être fermés et verrouillés avant tout départ en navigation. Cela est particulièrement important pour les coffres présentant un risque d'envahissement important

VII. PROTECTION CONTRE LE FEU

Installation

Les extincteurs étant soumis aux réglementations nationales, ils ne sont pas fournis avec le bateau.

Cependant, lorsqu'il est en service, ce bateau doit être équipé d'extincteurs portatifs ayant les capacités d'extinction suivantes et installés aux emplacements suivants (voir croquis en annexe) :

- N° 1 – coffre de cockpit, à portée du barreur - capacité d'extinction 1 kg - 5A34B
- N° 2 – Table a cartes - capacité d'extinction 1 kg - 5A34B

Si vous choisissez d'installer un extincteur au dioxyde de carbone, sachez qu'il ne peut être placé que dans des locaux d'habitation contenant des équipements électriques sous tension (par exemple, moteurs électriques, compartiment batteries, panneaux électriques) ou des liquides inflammables (par exemple, la cuisine).

Seules des pièces de remplacement compatibles doivent être utilisées pour le système anti-feu. Elles doivent comporter les mêmes indications et être équivalentes techniquement.

Par ailleurs, une couverture anti-feu doit être rangée à proximité de la cuisine, pouvant être très utile notamment en cas de feu de réchaud causé par de l'huile (par exemple : cabine arrière).

Si des matériaux non combustibles sont entreposés dans le compartiment moteur, ils doivent être assurés afin de ne pas risquer de tomber sur la machinerie et ne doivent obstruer ni l'accès vers le compartiment moteur ni sa sortie.

AVERTISSEMENT
Si un extincteur fonctionnant au CO_2 est installé, l'information suivante doit être affichée près de son emplacement :
« Cet extincteur contient du CO2 – Ne l'utiliser que pour combattre des feux d'origine électrique ou des feux de cuisine. Pour éviter l'asphyxie après décharge, quitter la zone immédiatement. Ventiler avant d'entrer. »
Après l'extinction d'un feu, ne pas ouvrir immédiatement le compartiment moteur pour éviter tout dégagement de fumées toxiques et projection de produits incandescents (huile, eau).

Consignes de sécurité

ATTENTION !
Il est de la responsabilité du propriétaire/chef de bord:
● de faire vérifier les équipements de lutte contre l'incendie conformément aux prescriptions du constructeur et de la réglementation de votre pays.
● de remplacer le matériel de lutte contre l'incendie s'il est périmé ou déchargé, par des appareils d'extinction de capacité égale ou supérieure.
● d'indiquer aux membres d'équipage :
- l'emplacement et le fonctionnement du matériel de lutte contre l'incendie
- l'emplacement de l'orifice de décharge du compartiment moteur
● de s'assurer que le matériel de lutte contre l'incendie est facilement accessible lorsque le navire est occupé.
● de garder toujours les cales propres et vérifier qu'il n'y a pas présence de vapeur de fuel ou gaz.
● d'indiquer les trajets d'évacuation

Ne jamais:
● Obstruer les passages vers les issues de secours (panneaux de pont).
● Obstruer les commandes de sécurité (vanne(s) de gaz, vanne(s) de carburant, interrupteurs élec.)
● Obstruer les rangements contenant des extincteurs.
● Laisser le navire inoccupé avec un réchaud ou un chauffage allumé.
● Utiliser de lampe à gaz dans le navire.
● Remplir un réservoir de carburant ou changer une bouteille de gaz quand le moteur, le réchaud ou un chauffage fonctionnent.
● Fumer en manipulant des carburants ou du gaz.
● Accrocher des rideaux pendant librement à proximité du réchaud ou d'autre appareil à flamme ouverte.
● Stocker de produits combustibles dans le compartiment moteur.
●Modifier aucune des installations du bateau (surtout l'installation électrique, de carburant ou de gaz) ou laisser du personnel non qualifié procéder à la modification.

VIII. MOTEUR DE PROPULSION

Il est nécessaire d'effectuer un entretien régulier en suivant les préconisations du motoriste. Lisez attentivement la notice d'utilisation du moteur qui accompagne le bateau. N'hésitez pas à consulter votre revendeur ou un professionnel qualifié. Suivez en particulier les instructions relatives à l'hivernage.

Précautions générales

ATTENTION !
Ne pas naviguer sous voiles et moteur si l'angle de gîte est supérieur à 10°.
Tout changement de motorisation doit respecter les capacités du bateau et être réalisé par un motoriste spécialisé en mécanique marine.
Après la première mise à l'eau et mise en tension du gréement, vérifiez le lignage de ligne d'arbre ou la collerette du sail drive.
● S'assurer que les orifices de ventilation (évent, grille d'aération moteur) sont bien dégagés.
● S'assurer que la vanne de prise d'eau du circuit de refroidissement est ouverte, et qu'il y a bien de l'eau qui sort de l'échappement moteur.
● Bateaux équipés de presse-étoupe à joint tournant : purger l'air du presse-étoupe après chaque mise à l'eau.

Mettre la commande des gaz au point mort avant de démarrer le moteur pour prévenir les mouvements du bateau et/ou la mise en rotation de l'hélice.
Un contrôle succinct de la fixation de l'hélice lors des mises à l'eau ultérieures pourra être effectué. Un mauvais fonctionnement de l'hélice engendre des vibrations
Vérifier régulièrement l'état des anodes et s'assurer qu'elles sont adaptées au milieu (eau douce, eau salée).Changez les anodes chaque année. La durée de vie moyenne des anodes est de 1 à 2 ans.
Ces anodes sont en zinc. Celles en magnésium sont à éviter impérativement. Les systèmes de protection cathodique par courant imposé sont à proscrire.
Si les anodes ne sont pas altérées, il vous faut vérifier :
- qu'elles ne sont pas peintes,
- qu'elles sont correctement fixées et en contact avec la coque,
- qu'elles sont bien en zinc

Emission des gaz d'échappement

DANGER !
Les moteurs à combustion produisent du monoxyde de carbone. Une exposition prolongée aux gaz d'échappements peut causer des séquelles graves, voire entraîner la mort.

Sécurité

DANGER !
Le moteur ne doit pas être en marche lorsque des baigneurs évoluent près du bateau afin d'éviter tous risques de blessures graves par l'hélice.
Le moteur doit si possible être à l'arrêt pour toute opération de maintenance ou de contrôle du moteur. Sinon, une vigilance particulière devra être portée aux organes en mouvement (arbres d'hélice, courroies, etc…) afin d'éviter tout risque de blessures.

Hivernage

Lisez attentivement la notice d'utilisation du moteur qui accompagne le bateau et les instructions relatives à l'hivernage.
En l'absence de précisions, procéder de la façon suivante :

- Fermer la vanne de prise d'eau moteur,
- Débrancher le tuyau de la vanne de prise d'eau moteur,
- Vidanger le circuit eau de mer,
- Plonger le tuyau dans un bidon de liquide permanent –25°,
- Faire tourner le moteur jusqu'au rejet du liquide par l'échappement,
- Rebrancher le tuyau sur la vanne à la fin de l'opération,
- Mettre une affiche au tableau électrique et aux coupe-batteries indiquant que la vanne de prise d'eau moteur est fermée.

IX. INSTALLATION CARBURANT

Les tuyaux souples pour carburant doivent être remplacés par des tuyaux portant le même marquage en cas de détérioration. Faire de même pour toutes les canalisations de carburant.

ATTENTION !
● La capacité nominale en carburant n'est pas totalement utilisable en fonction de l'assiette et du chargement de votre bateau. Par sécurité, conservez une réserve de 20%.
● Eviter le contact entre les matériaux inflammables et les parties chaudes du moteur.
● Remédier aux éventuels débordements de carburant dans le bateau pendant le remplissage des réservoirs.

Ne jamais:
● Entreposer de matière inflammable dans des espaces non ventilés.
● Fumer pendant le remplissage des réservoirs.
● Obstruer les orifices de ventilation (évent, grille d'aération moteur) : s'assurer qu'ils sont bien dégagés.
● Modifier l'installation sauf si cela est exécuté par un technicien qualifié dans ce domaine.

X. SYSTEME DE GOUVERNE

Le système de gouverne est un élément essentiel pour la sécurité et le confort de votre navire.

Barre de manœuvre

Le **DUFOUR 310** est équipé d'une double barre à roue avec système à drosses et chaînes ainsi que d'une barre franche de secours.

Contrôles périodiques à effectuer: contrôler le jeu des différents éléments (mèche safran/paliers, tension et usure des pièces mécaniques) et graisser si besoin est pignon et chaîne.

En cas de doute ou problème, consulter votre revendeur.

Barre franche de secours

ATTENTION !
● Le **Dufour 310** est équipé d'une barre franche de secours qui doit rester facilement accessible, nous vous conseillons de la stocker dans un coffre de cockpit.
● Elle n'est conçue que pour naviguer à vitesse réduite en cas d'avarie de la barre.

Pour l'utiliser:
- dévisser le nable pour mettre à jour la tête de mèche
- Mettre en place la barre sur la tête de mèche du safran.

XI. NAVIGATION

AVERTISSEMENT
Dans toutes les situations, adapter la vitesse de votre bateau aux conditions environnantes et conservez une marge de sécurité. Faites particulièrement attention :
● à l'état de la mer, aux courants, à la force du vent.
● au trafic
● aux manœuvres de ports
● aux passages dans les zones de mouillage.
● Observer les règles de priorité telles qu'elles sont définies par les règles de route et imposées par le COLREG.
● Assurer vous de toujours disposer d'une distance suffisante pour vous arrêter ou manœuvrer si nécessaire afin d'éviter une collision
● Respecter les zones de limitations de vitesse .
● Par courtoisie et par sécurité pour les autres navires, veiller à ne pas produire un sillage important à proximité d'autres embarcations
● Fixer soigneusement les éléments mobiles lorsque le bateau est en route

AVERTISSEMENT
● Vous devez équiper votre bateau de lignes de vie. Des points d'ancrage sont prévus sur le pont. Référez-vous au plan d'accastillage de votre bateau.
● La stabilité de votre bateau a été étudiée en tenant compte de la masse du bateau en condition lège, de l'équipement standard à bord et des options catalogue chantier.
Tout changement dans la disposition des masses à bord (par exemple : l'addition d'un radar, le changement d'un moteur etc…) peut affecter la stabilité, l'assiette et les performances de votre bateau.
Les vagues déferlantes constituent des dangers importants pour la stabilité.
Le remorquage d'un bateau entraîne une surcharge importante, ayant une incidence défavorable sur la stabilité de votre bateau.

● **Ne jamais :**
Soulever de poids importants à l'aide de la bôme.

XII . PREVENTION DES CHUTES ET MOYENS DE REMONTEE A BORD

En navigation, il est recommandé de se déplacer uniquement sur des zones du pont prévues à cet effet. Ces zones (passavants, cockpit, roof, sièges latéraux…) sont pourvues de revêtement antidérapant ou de teck selon option, permettant un déplacement en sécurité.

Il est également recommandé d'utiliser les harnais en se fixant sur les différents points d'accroche mentionnés sur le plan d'accastillage, et ce, en fonction des conditions de mer, de vent ou de gite du bateau.

Le **DUFOUR 310** est équipé d'une échelle de remontée à bord sur la plage arrière (ou intégrée dans la porte arrière en option. Dans ce cas, il convient d'abaisser la porte arrière en relâchant le bout de relevage puis dégager l'échelle de son logement et la déplier en position).

Une échelle de sécurité est également prévue en cas d'urgence. Elle est située sur le tableau arrière, accessible depuis l'eau





XIII. PROTECTION CONTRE LA FOUDRE

Votre bateau est protégé contre la foudre. Le gréement est relié électriquement à la masse. Il est toutefois nécessaire pour votre sécurité de respecter certaines précautions.

Maintenance

Si le navire a été atteint par la foudre :

- l'installation de protection doit être inspectée pour déceler les dégâts matériels et vérifier l'intégrité du dispositif ainsi que la continuité de la mise à la masse.

- les compas, les dispositifs électriques et électroniques doivent être examinés afin de déterminer si des dégâts ou des changements d'étalonnage se sont produits.

Protection des personnes pendant un orage

AVERTISSEMENT
Lors d’un orage, il est préférable de respecter les consignes suivantes :
● Les personnes doivent se tenir autant que possible à l’intérieur du navire.
● Les personnes ne doivent pas se trouver dans l’eau ni laisser pendre leurs bras et leurs jambes dans l’eau.
● Tout en assurant un contrôle satisfaisant du navire et de la navigation, les personnes ne doivent toucher à aucune partie raccordée à une installation de protection contre la foudre, surtout pas de manière à relier ces parties.
● Il est souhaitable que les personnes évitent tout contact avec les parties métalliques du gréement, les espars, les pièces d’accastillage et les filières.

XIV. PROTECTION DE L’ENVIRONNEMENT ET SECURITE

Nous vous invitons à vous tenir informés des règlements locaux de respect de l’environnement, et à respecter les réglementations internationales contre la pollution en milieu marin (MARPOL) ainsi que les codes de bonne pratique.
Ne pas décharger les toilettes ou le contenu des réservoirs de rétention près des côtes ou dans des zones interdites et d’utiliser les systèmes de pompage des ports ou des marinas pour vider les cuves de rétention avant de quitter le port.

ATTENTION !
● La plupart des produits d’entretien, les huiles moteurs et les hydrocarbures ne sont pas neutres pour l’environnement, il faut donc les décharger dans des lieux réglementés (renseignez vous auprès de la capitainerie).
● Ne pas mettre en route la pompe de cale quand il y a présence d’huile ou d’hydrocarbure dans le compartiment moteur car il est nécessaire de décharger ces produits dans des lieux réglementés.
● Certains produits peuvent également présenter des risques pour votre sécurité et celle des autres, c’est pourquoi il est important de lire et de respecter les conseils d’utilisation.
● Les substances utilisées doivent être étiquetées et stockées dans un endroit approprié du bateau.

XV. ARMEMENT DE SECURITE

L'armement de sécurité obligatoire n'est pas harmonisé au sein de la communauté européenne. Il convient de vous informer quant aux prescriptions nationales en vigueur pour les navires marqués CE.

En France, les navires de plaisance revêtus du marquage CE doivent posséder à bord le matériel d'armement et de sécurité prévu pour la catégorie de navigation sous la responsabilité du plaisancier.

Votre bateau est équipé d'un emplacement pour stocker un radeau de survie, lisez attentivement le manuel d'utilisation du radeau. L'équipage doit être familiarisé avec l'utilisation de tout le matériel de sécurité (harnais, fusée, radeau de survie, etc…), les écoles de voiles et les clubs organisent régulièrement des sessions d'entraînement.

XVI. MANUTENTIONS, TRANSPORT, MISE A SEC

Lors des grutages, veillez à ce que les élingues soient correctement positionnées et qu'elles ne portent pas sur l'hélice, le sail-drive ou une sonde fragile.
Les portiques de levage seront assez larges ou équipés d'écarteurs de manière à ne pas exercer sur les listons d'efforts transversaux excessifs.
Evitez que les élingues portent sur les filières. Lors des transports ou des mises à sec, il convient que la quille soit bien en appui sur sa semelle et supporte l'essentiel des poids du bateau.
Les patins de ber doivent être positionnés au niveau d'éléments structurels et n'exercer que la pression nécessaire au bon équilibre du bateau.
Profitez des sorties d'eau pour inspecter l'hélice, le safran, les passe-coques et les sondes.

ATTENTION !
Le point de levage arrière est situé près du sail drive.

XVII. AMARRAGE, MOUILLAGE ET REMORQUAGE

ATTENTION ! (ISO 15084:2003)
Le fabricant du bateau doit donner des informations sur la résistance à la rupture des points d'ancrage.

- La résistance à la rupture des lignes/chaînes ne doit en général pas excéder 80 % de la résistance à la rupture des points d'ancrage.
- Si l'usage d'un point d'ancrage spécifique n'est pas évident, le fabricant du bateau doit prévoir un étiquetage sur le point d'ancrage (point d'ancrage destiné au mouillage et/ou au remorquage) et une information dans le manuel du propriétaire.
- Toujours remorquer ou être remorqué à faible allure. Ne jamais dépasser la vitesse limite d'une coque à déplacement lors d'un remorquage.
- Un câble de remorquage doit toujours être amarré de manière à pouvoir être largué sous charge.

Responsabilité

Il est de la responsabilité du propriétaire/de l'exploitant de s'assurer que les cordages d'amarrage, les câbles de remorquage, les chaînes et les lignes de mouillage ainsi que les ancres sont adéquats pour l'utilisation prévue du bateau, c'est-à-dire que les lignes ou chaînes n'excèdent pas 80 % de la résistance à la rupture du point d'ancrage correspondant.

Il convient en outre que le propriétaire prenne en considération les actions nécessaires lors de la fixation d'un câble de remorquage à bord.

Points d'ancrage non métalliques

Si des points d'ancrage non métalliques sont installés sur le bateau, il faut tenir compte de leur durée de vie limitée. Ils doivent être remplacés dès qu'ils présentent des signes de détérioration, des fissures de surface visibles ou une déformation permanente.

Notez que les éléments noirs sont moins sensibles aux UV que ceux de couleur claire.

Charte pour la mer et les rivières

L'eau est un milieu vivant, fragile.
C'est aussi une ressource précieuse.

Pour protéger ce milieu,

- Je respecte la mer et les rivières, je n'aborde pas les sites protégés, je limite ma pêche aux espèces et tailles autorisées, j'observe les animaux sans les toucher ni les déranger.

- Avant de mouiller, je m'informe de la nature du fond pour éviter sa dégradation. De préférence, j'utilise les bouées d'amarrage.

- Je dépose mes déchets ménagers dans les containers et mes déchets toxiques, solides et liquides à la déchetterie portuaire.

- J'utilise les installations sanitaires portuaires. Je vidange mon bac à eaux noires dans les stations de pompage. J'utilise les produits détergents les plus respectueux de l'environnement.

- Je m'assure que toute opération d'entretien (bateau, matériel, équipement) est effectuée dans le respect de l'environnement. Je manipule avec précaution tous les liquides susceptibles de polluer lors de leur transvasement.

Décembre 1999











Au service des plaisanciers et des professionnels de la mer

Les sauveteurs en mer veillent...

Tous les marins savent qu'on ne badine pas avec la grande bleue ... Malgré les progrès considérables réalisés en matière de sécurité par les constructeurs de bateaux, un événement de mer est toujours possible et vous pouvez avoir un jour besoin des « sauveteurs en mer ».
A toute heure du jour et de la nuit, 7 jours sur 7, 3 500 bénévoles sont prêts à appareiller dans la demi-heure pour aller porter secours à ceux qui sont en difficulté ... et cela parfois au péril de leur propre vie !
C'est grâce au maillage très serré de ses 255 stations en France et dans les D.O.M. que « Les Sauveteurs en Mer » assurent aujourd'hui près de 50% du sauvetage en France.

En mer, vous pouvez avoir besoin d'eux, à terre ils ont besoin de vous...

Le sauvetage des vies humaines est gratuit mais les moyens mis en oeuvre coûtent cher.
Les sauveteurs en mer, qui se recrutent de plus en plus parmi les plaisanciers, ont besoin de vous pour entretenir, moderniser et remplacer leurs moyens nautiques (1 canot tous temps coûte 4,2 MF !).
Venez donc soutenir ou même rejoindre ces marins, hommes et femmes, désintéressés, discrets et efficaces : prenez contact avec le responsable de la station la plus proche du port d'attache de votre bateau ou avec notre siège à Paris.



ENTRE MARINS...



- avant de prendre la mer, informez vos proches de vos intentions
- renseignez vous sur les conditions locales (météo, courant, etc)
- possédez des moyens radio VHF fiables et contrôlez-les
- faites porter un gilet de sauvetage aux enfants

UNE VIE HUMAINE N'A PAS DE PRIX ...,
UN CANOT DE SAUVETAGE EN A UN !

LES SAUVETEURS EN MER (S.N.S.M.)
Siège social: 31, cité d'Antin 75009 PARIS
Tel: 01 56 02 64 64 - Fax: 01 56 02 64 63 - E-mail: www.snsm.com.fr

COMITÉ DE LA CHARTE
donner en confiance

....

Je soutiens la SNSM et j'adhère !

Je joins un chèque de: ☐ 20 € min. ☐ 45 € *(donateur)* - ☐ 380 € *(bienfaiteur)*

Un reçu de déductibilité fiscale me sera adressé avec la carte et l'autocollant de membre

NOM:..PRENOM:...
ADRESSE...
Téléphone::...email::..

XVIII. CONDITIONS DE GARANTIE, TRANSFERT DE PROPRIETE

A) GARANTIES CONTRACTUELLES

Remarque : la présente garantie ne s'applique pas aux bateaux exploités à titre professionnel (étant précisé que toute exploitation locative entre dans cette catégorie) ni aux bateaux participant à des compétitions qui peuvent bénéficier de garanties spécifiques.

8 - Garanties

a) Bateaux et matériels neufs :

8.1.1 - Le Vendeur doit à l'Acheteur professionnel ainsi qu'aux consommateurs domiciliés hors le territoire de l'Union Européenne les garanties légales telles que définies dans la cadre de la vente de navires par les articles 1641 et 1648 du Code Civil et dans le cadre du contrat de construction navale par les articles 7 et 8 de la loi n° 67.5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires.

8.1.2 - Le Vendeur doit à l'Acheteur domicilié sur le territoire de l'Union Européenne, et contractant en tant que consommateur, les garanties telles que définies dans le cadre d'un contrat de vente de navires par les articles 7 et 8 de la loi du 07.01.1967 portant statut des navires, et dans le cadre de l'ordonnance (2005-136) du 17.02.2005 reprise dans le Code de la Consommation. Indépendamment de la garantie ainsi consentie, le Vendeur reste tenu des défauts de conformité du bien au contrat et des vices rédhibitoires dans les conditions prévues aux articles 1641 à 1649 du Code Civil (cf. 8.1.1).

8.2 - Vices apparents : la réception libère le Vendeur de son obligation de garantie de la conformité et des vices apparents.

8.3 - Garantie contractuelle :
Sauf clauses de garantie ou de pénalités expressément convenues lors de l'acceptation de la commande, la garantie du Vendeur est accordée dans les conditions suivantes :

- l'Acheteur bénéficie d'une garantie contractuelle de deux ans à compter de la date de réception du navire, portée sur le procès-verbal de réception.

- Elle est limitée, au choix du constructeur, au remplacement ou à la réparation gratuite de toutes pièces reconnues défectueuses par les services techniques du constructeur et ce, sans indemnité d'aucune sorte.

- Pour les organes et accessoires qui portent visiblement la marque d'un autre fournisseur, la garantie est limitée à la garantie offerte par ce fournisseur.

- Il est précisé que les éventuels frais de manutentions, transports, stationnement, convoyage, engagés pour la réalisation de ces opérations demeurent à la charge exclusive de l'acheteur-utilisateur, sauf à ce que le chantier DUFOUR YACHTS propose d'y déroger d'une manière partielle ou totale.

- Sont exclus de la garantie contractuelle du constructeur :
  - les frais de transport du bateau et de toute pièce ainsi que leurs conséquences, ainsi que les frais et/ou dommages éventuels consécutifs à l'impossibilité d'utilisation du bateau et/ou du matériel ;
  - l'usure normale ;
  - les fissures, craquelures ou décoloration du gelcoat ;
  - les dommages résultant de :
    - cas fortuits ou de force majeure ;
    - les transformations et modifications, ou réparations même partielles effectuées en dehors d'ateliers habilités par le fabricant ;
    - l'inobservation des préconisations d'entretien précisées dans le manuel du propriétaire remis avec le bateau ;
    - la mauvaise utilisation, notamment, l'usage négligeant, imprudent, abusif ou anormal ;
    - la participation à des compétitions ;
    - les négligences quant à la prise de mesures conservatoires qui s'imposent ;
    - conditions de stockage ou de transport inadaptées.

Pour bénéficier de la garantie contractuelle du constructeur, l'acheteur-utilisateur devra présenter dûment remplis le certificat de livraison du bateau et le document de garantie chaque fois qu'il demandera à en bénéficier et, à peine de forclusion, notifier par écrit à son concessionnaire-vendeur, le défaut ou le vice, d'une manière précise et motivée dans un délai de 15 jours à compter de sa découverte.

8.4 - La garantie couvre un usage marin dans des conditions de vent et de mer acceptables pour la sécurité et conforme à la catégorie d'homologation du navire. Dans ces conditions elle ne peut en aucun cas couvrir des événements survenus à l'occasion ou consécutifs à des abordages, échouements, déferlantes, raz de marée, cyclones, fortes tempêtes, et tout autre événement exceptionnel et/ou consécutif à une erreur de navigation.

8.5 - La perte ou détérioration des produits survenue après le transfert des risques à l'Acheteur ne libère pas celui-ci de son obligation de payer le prix.

b) Bateaux et matériels d'occasion :

Le bon de commande stipule si le bateau ou le matériel est d'occasion. L'Acheteur bénéficie d'une garantie contractuelle d'un an, uniquement sur la coque et le moteur, à compter de la date de réception du navire ou des marchandises, portée sur le procès-verbal de réception.

c) En complément de la garantie contractuelle ci-dessus détaillée, le Vendeur reste tenu des défauts de conformité du bien et des vices cachés dans les conditions prévues aux articles 1641 à 1649 du Code Civil et lorsqu'elles ont applicables, des dispositions de l'ordonnance du 17.02.2005.

B) CONDITIONS COMMUNES AUX GARANTIES

Toute demande de prise en charge dans le cadre des présentes conditions de garantie devra être formalisée par écrit auprès de **DUFOUR YACHTS** à compter de la découverte du défaut et dans un délai de huit (8) jours concernant la mise en œuvre de la garantie contractuelle. Toute demande devra également préciser le numéro de série du bateau concerné et le cas échéant les références de la pièce faisant l'objet de la demande de garantie.

D'autre part, la demande devra indiquer les circonstances précises dans lesquelles le dommage est intervenu.

DUFOUR YACHTS pourra, pour instruire la demande, demander toutes précisions et désigner à ses frais un expert ou technicien de son choix pour établir les circonstances de l'apparition des désordres et se faire communiquer toutes pièces nécessaires.

Aucune immobilisation consécutive aux défaillances constatées et/ou aux travaux de remplacement et/ou de réparation quelle qu'en soit la durée ne pourra ouvrir droit à indemnité.

Les frais de stationnement, les droits de douane et autres frais accessoires demeureront, en tout état de cause, à la charge du propriétaire.

Toutes réparations et/ou tous remplacements seront effectués par un agent **DUFOUR YACHTS** autorisé ou par tout professionnel dûment mandaté par le Chantier. Si la nature des réparations exige que les travaux sous garantie soient réalisés dans les ateliers de **DUFOUR YACHTS** ou en tout autre lieu différent du lieu où le Produit est situé, les coûts de transport aller et retour au Chantier seront supportés par le propriétaire.

En cas de nécessité de mise à sec du bateau, les frais de sortie et de remise à l'eau seront à la charge du propriétaire.

C) TRANSFERT DE GARANTIES

Les garanties sont consenties au premier acquéreur du bateau concerné. Elles ne sont transférables qu'après accord préalable et écrit de **DUFOUR YACHTS**.

Une note de transfert de propriété du Produit est fournie avec les documents du bateau. Celle-ci doit être adressée à **DUFOUR YACHTS** dans la limite de trente (30) jours à compter du transfert.

Cette note portera les noms, adresses et numéros de téléphone de l'ancien propriétaire et de l'Acheteur, la date du rachat, le numéro de coque du Produit.

A réception **DUFOUR YACHTS** transmettra les dates d'expiration des garanties et précisera si l'unité a fait l'objet d'une visite annuelle ouvrant droit au maintien des garanties contractuelles.

D) MENTIONS LEGALES

Article L.211-4 du Code de la consommation :

« Le vendeur est tenu de livrer un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance.
Il répond également des défauts de conformité résultant de l'emballage, des instructions de montage ou de l'installation lorsque celle-ci a été mise à sa charge par le contrat ou a été réalisée sous sa responsabilité ».

Article L. 211-5 du Code de la consommation :

« Pour être conforme au contrat, le bien doit :

1º Etre propre à l'usage habituellement attendu d'un bien semblable et, le cas échéant :

- correspondre à la description donnée par le vendeur et posséder les qualités que celui-ci a présentées à l'acheteur sous forme d'échantillon ou de modèle ;

- présenter les qualités qu'un acheteur peut légitimement attendre eu égard aux déclarations publiques faites par le vendeur, par le producteur ou par son représentant, notamment dans la publicité ou l'étiquetage ;

2º Ou présenter les caractéristiques définies d'un commun accord par les parties ou être propre à tout usage spécial recherché par l'acheteur, porté à la connaissance du vendeur et que ce dernier a accepté. »

Article L.211-12 du Code de la consommation :

« L'action résultant du défaut de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien. »

Article 1641 du Code civil :

« Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus. »

Article 1648, alinéa 1 du Code civil :

« L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de deux ans à

compter de la découverte du vice. »



CERTIFICAT DE TRANSFERT DE PROPRIETE
TRANSFER OF OWNERSHIP

Modèle du bateau / Boat model:..

N° de coque / Hull N°: ....

De / From M. / Mr: .... Adresse / Address: ....

....

C-P / ZIP CODE : ....Ville / City : .... Tél : ....

Date d'achat / Date of Purchase : ....

A ETE VENDU A / BEING SOLD TO :

M / Mr **:** .... Adresse / Address **:** ....

....

C-P / ZIP CODE : ....Ville / City : .... Tél : ....

Date d'achat / Date of Purchase : ....

Fait à .... le ....

Le vendeur / Seller **L'acheteur /** Buyer

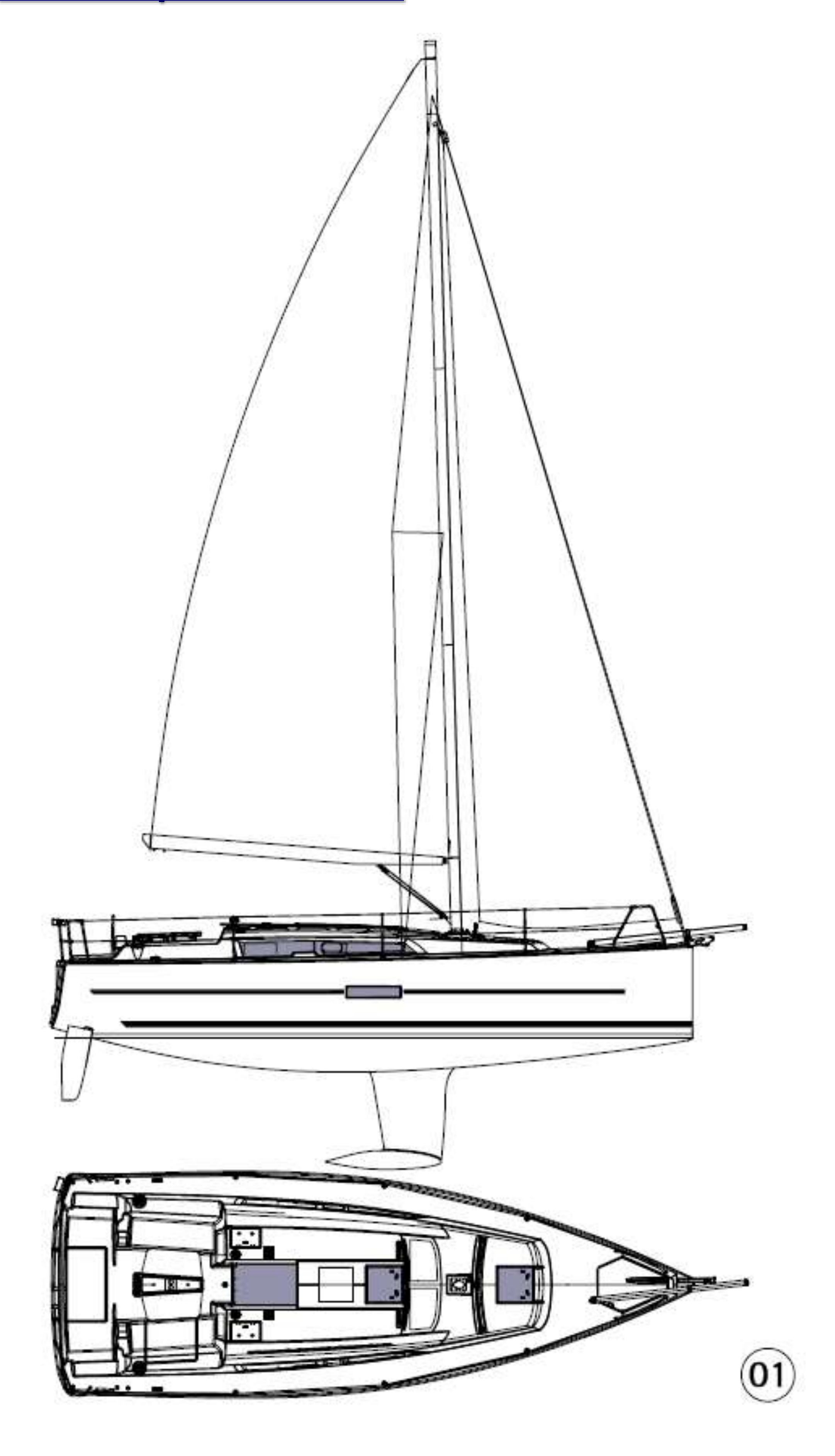
DUFOUR YACHTS, le : ....

Exemplaire à retourner dans les 15 jours suivant la transaction à :
Return the copy within 15 days after the transaction to :

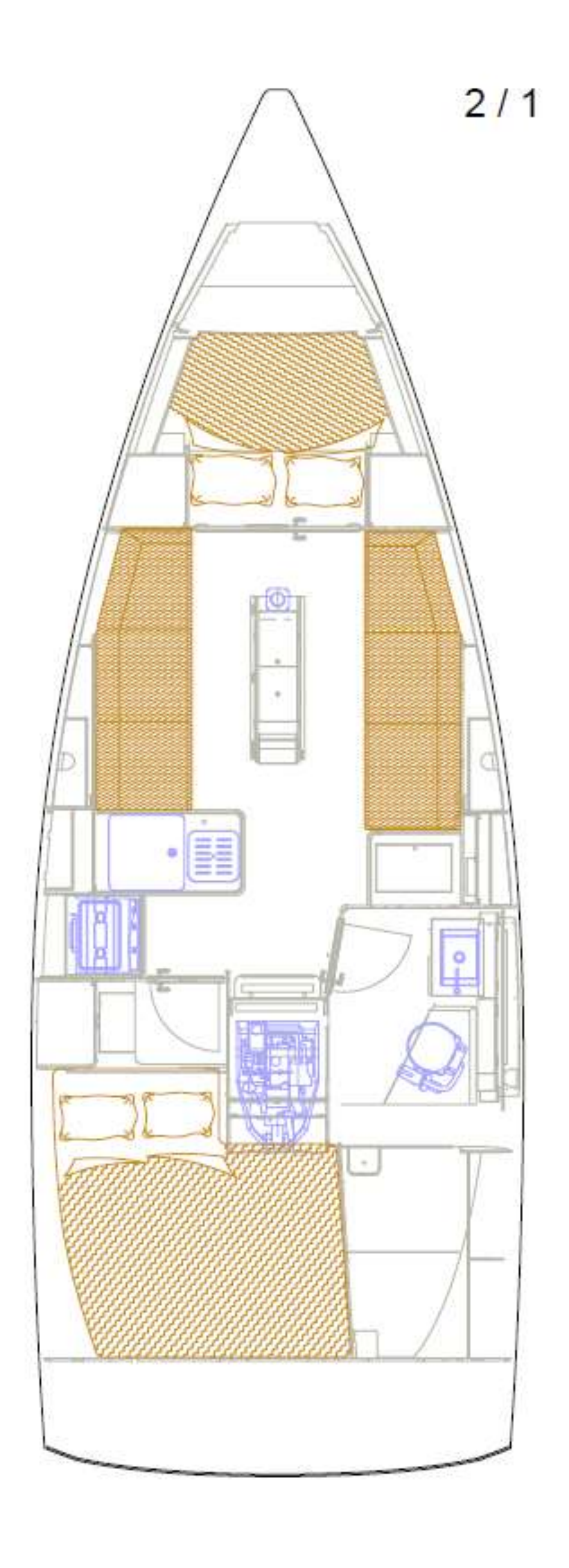
SAV DUFOUR YACHTS
11 rue Blaise Pascal
17187 PERIGNY CEDEX FRANCE

PLANS

1. Plan de présentation



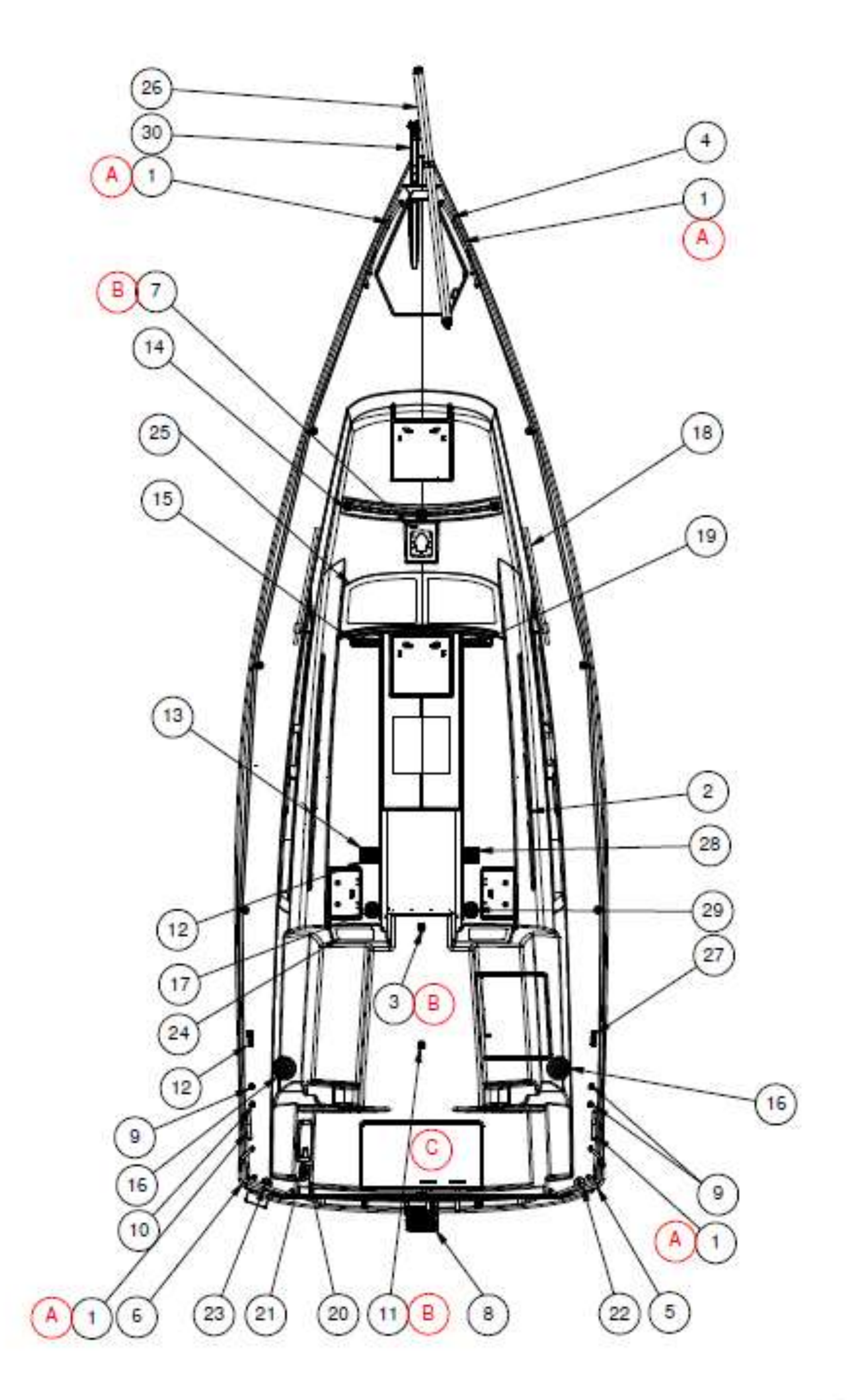
2. Plan d'aménagement



02

3. Plan d'accastillage

N°	désignation	QTE	remarques
A	*ACCROCHAGE DES LIGNES DE VIE*	*4*	
B	*POINT D'ACCROCHAGE DES HARNAIS*	*3*	
C	*EMPLACEMENT DU RADEAU DE SURVIE*		
1	TAQUET_ALU_D'AMARRAGE	4	
2	MAIN_COURANTE	2	
3	CADENE_ARTICULEE_D8	2	
4	BALCON_AV	2	
5	BALCON_AR_TD	1	
6	BALCON_AR_BD	1	
7	CADENE_ETANCHE	1	
8	ECHELLE_BAIN_TELESCOPIQUE	1	
9	CADENE_ARTICULEE_D6	3	option spi
10	CADENE_ARTICULEE_D6	1	bosse d'enrouleur
11	CADENE_ARTICULEE_D6	1	version écoute GV dans cockpit
12	BLOQUEUR_XAS_SIMPLE	2	
13	BLOQUEUR_XAS_DOUBLE	2	
14	RAIL_FOC_AUTOVIREUR	1	
15	BOITE_A_REAS	1	
16	WINCH_T40	2	option
17	WINCH_T30	1	
18	RAIL_GENOIS_	2	option
19	BOITE_A_REAS	1	option
20	POMPE_DE_CALE_MANUEL	1	
21	BOITE A GAZ	1	
22	NABLE_GAZOLE	1	
23	NABLE_EAU	1	
24	PLEXI_FACE_AR_ROOF	2	option
25	PARE_BRISE_PLEXI_CENTRAL	1	option
26	BOUT_DEHORS	1	option
27	BLOQUEUR_XAS_SIMPLE	1	option spi
28	BLOQUEUR_XAS_DOUBLE	2	option winch roof Td
29	WINCH_T30	1	option
30	DAVIER	1	option


26
30
A
1
4
1
A
B
7
14
25
15
18
19
13
2
28
12
29
27
17
3
B
24
12
16
9
C
16
9
10
A
1
A
1
6
23
21
20
11
B
8
22
5

03

4. Plan de voilure

I	12,30 m
J	3,30 m
P	11,66 m
E	4,35 m
Surface grand-voile	32.7 m²
Surface foc autovireur	15.6 m²

P

I

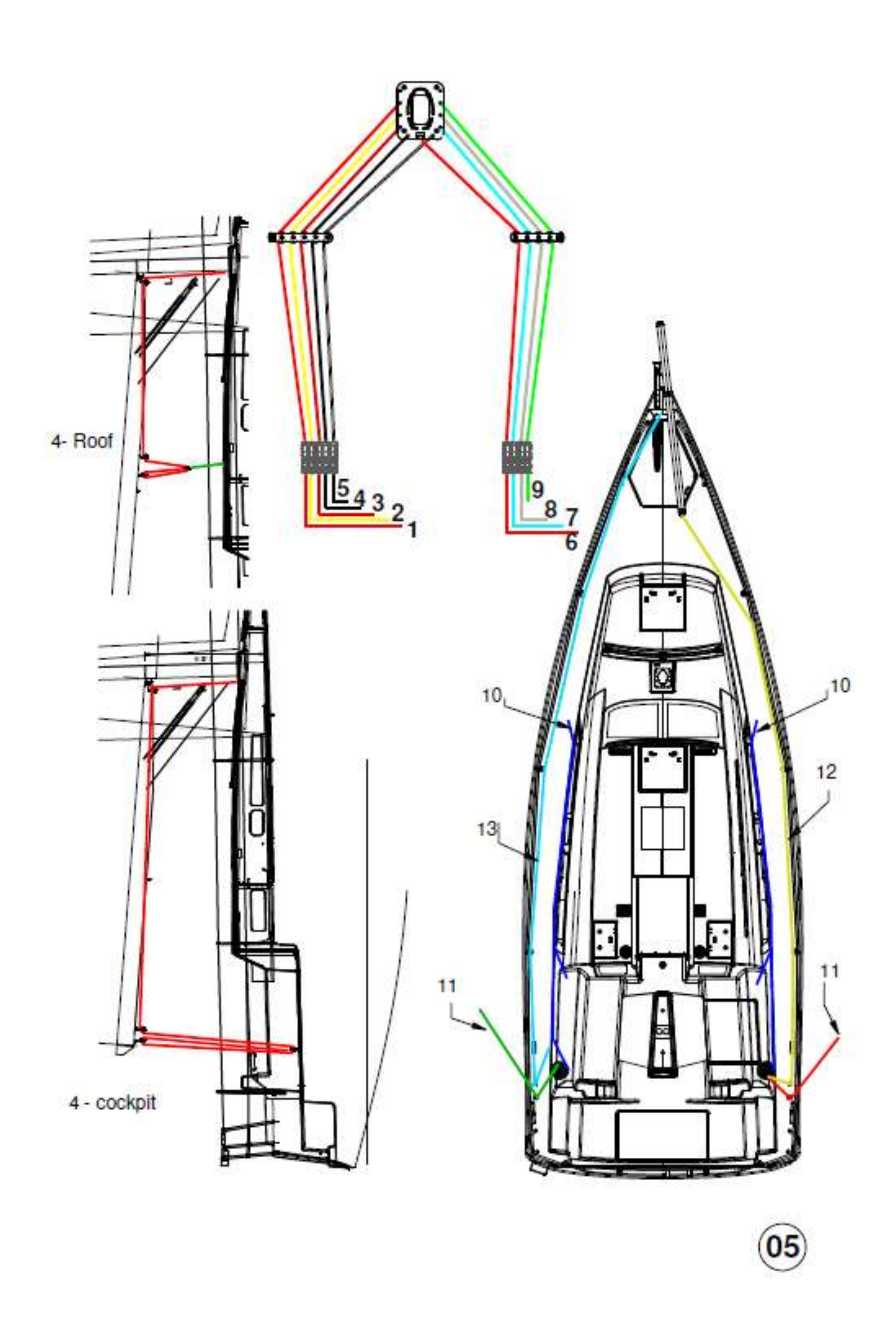
E

J



5. Plan de manœuvre de drisses et d'écoutes

Rep	*Désignation 1 WINCH DE ROOF*
1	Ecoute de foc auto vireur
2	Drisse GV
3	Ris 2
4	Ecoute de Grand-voile *(cockpit ou roof*)*
5	Ris 1
	*Désignation 2 WINCHS DE ROOF**
1	Ecoute de foc auto vireur
2	Drisse GV
3	Ris 2
4	Hale-bas de bôme rigide*
5	
6	Ecoute de Grand-Voile
7	Ris 1
8	Drisse de spinnaker*
9	Drisse de génois
10	Ecoute de génois*
11	Ecoute de spinnaker*
12	Amure de spinnaker*
13	Bosse d'enrouleur
*	Option



4- Roof
4 - cockpit
5
4
3
2
1
9
8
7
6
10
10
12
13
11
11
05

6. Plan du circuit 220 V

Rep	Désignation
	Equipement
A	Ligne de quai 220V**
B	Prise de quai + fiche femelle
C	Coffret électrique avec disjoncteur principal 16A
D	Chargeur
E	Prise étanche liaison CE
F	Chauffe-eau
G	Prises 220V 10A
H	Connecteur (face Arr. coffret)
I	Connecteur 12 voies
	Couleurs des fils électriques
b	bleu clair
g	vert
m	marron
n	noir
r	rouge
v	vert jaune
w	blanc
*	Option
**	Hors fourniture

3 x 2.5 mm² HO7 RNF

H

PRESENCE TENSION

16A

10A

POWER ON 110/230V AC

PRESENCE SECTEUR

C10

B

M

B

V

A

C

I

E

3x2.5 mm² HO7 RNF

Chauffe-eau 700W

F

Chargeur 480W

3x2.5 mm² HO7 RNF

D

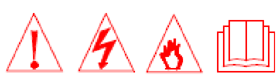
3x2.5 mm² HO7 RNF

G1

G2

G4

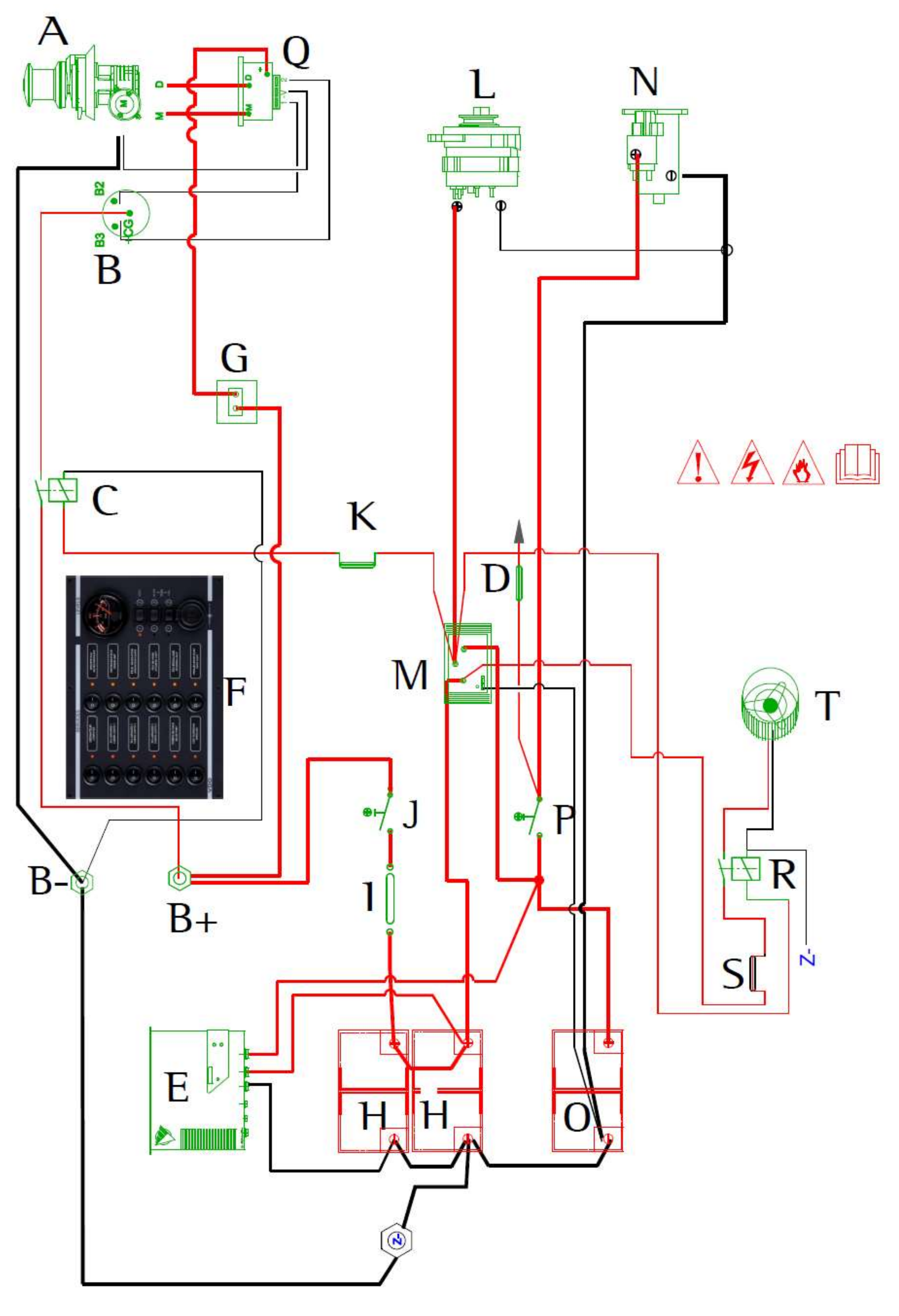
G3



06

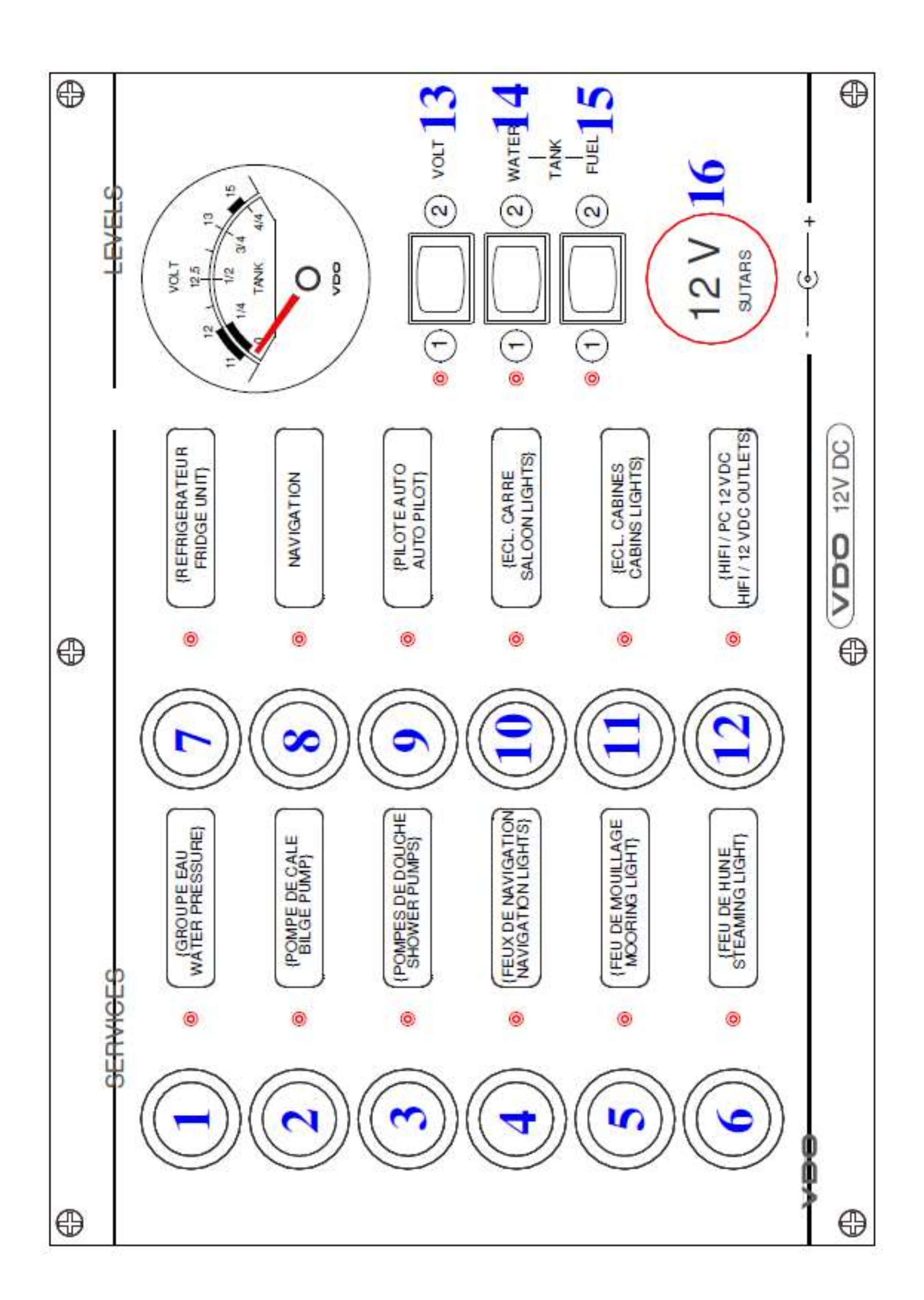
7. Plan du circuit de charge et puissance

Rep	*Désignation*
A	Guindeau *
B	Commande guindeau * (télécommande)
C	Relais télécommande guindeau *
D	Fusible 8 A : test moteur
E	Chargeur*
F	Tableau 12 V
G	Disjoncteur unipolaire 80 A guindeau*
H	Batteries service (1 std + 1 opt.*)
I	Fusible 125 A (service)
J	Coupe-batteries service
K	Fusible 5 A*
L	Alternateur
M	Répartiteur
N	Démarreur
O	Batterie moteur
P	Coupe-batterie moteur
Q	Relais puissance guindeau*
R	Relais ventilateur de cale
S	Fusible 5 A
T	Ventilateur de cale
B-	Boulon - (tableau élec.)
B+	Boulon + (tableau élec.)
*	Option


A
Q
L
N
B
G
C
K
D
F
M
T
J
P
R
B-
B+
I
S
E
H
H
O
07

8. Plan du tableau électrique 12 V

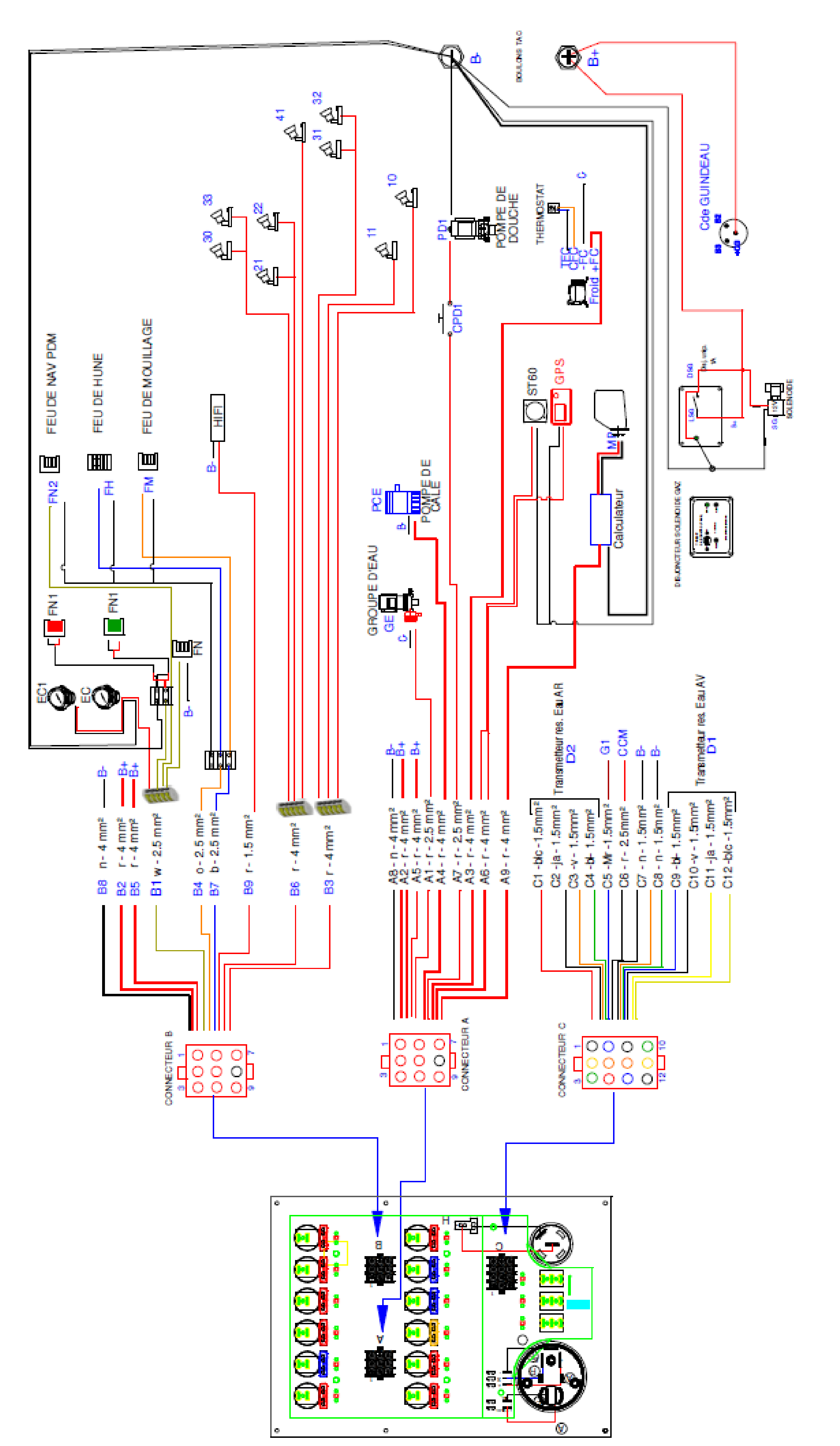
Rep	Désignation	Protection
	Tableau 12 V	
1	Groupe d' eau	10 A
2	Pompe de cale	15 A
3	Pompes de douche	10 A
4	Feux de navigation	10 A
5	Feu de mouillage	10 A
6	Feu de hune	10 A
7	Réfrigérateur	15 A
8	Centrale navigation	10 A
9	Pilote auto	20 A
10	Eclairage carré	15 A
11	Eclairage cabines	15 A
12	Hi-Fi / prise 12 V	10 A
13	Voltmètre	
14	Jauge eau douce	
15	Jauge gasoil	
16	Prise 12V	


LEVELS
SERVICES
{GROUPE EAU
WATER PRESSURE}
{POMPE DE CALE
BILGE PUMP}
{POMPES DE DOUCHE
SHOWER PUMPS}
{FEUX DE NAVIGATION
NAVIGATION LIGHTS}
{FEU DE MOUILLAGE
MOORING LIGHT}
{FEU DE HUNE
STEAMING LIGHT}
{REFRIGERATEUR
FRIDGE UNIT}
NAVIGATION
{PILOTE AUTO
AUTO PILOT}
{ECL. CARRE
SALOON LIGHTS}
{ECL. CABINES
CABINS LIGHTS}
{HIFI / PC 12 VDC
HIFI / 12 VDC OUTLETS}
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
VOLT
WATER
TANK
FUEL
12 V
SUTARS
VDO 12V DC

08

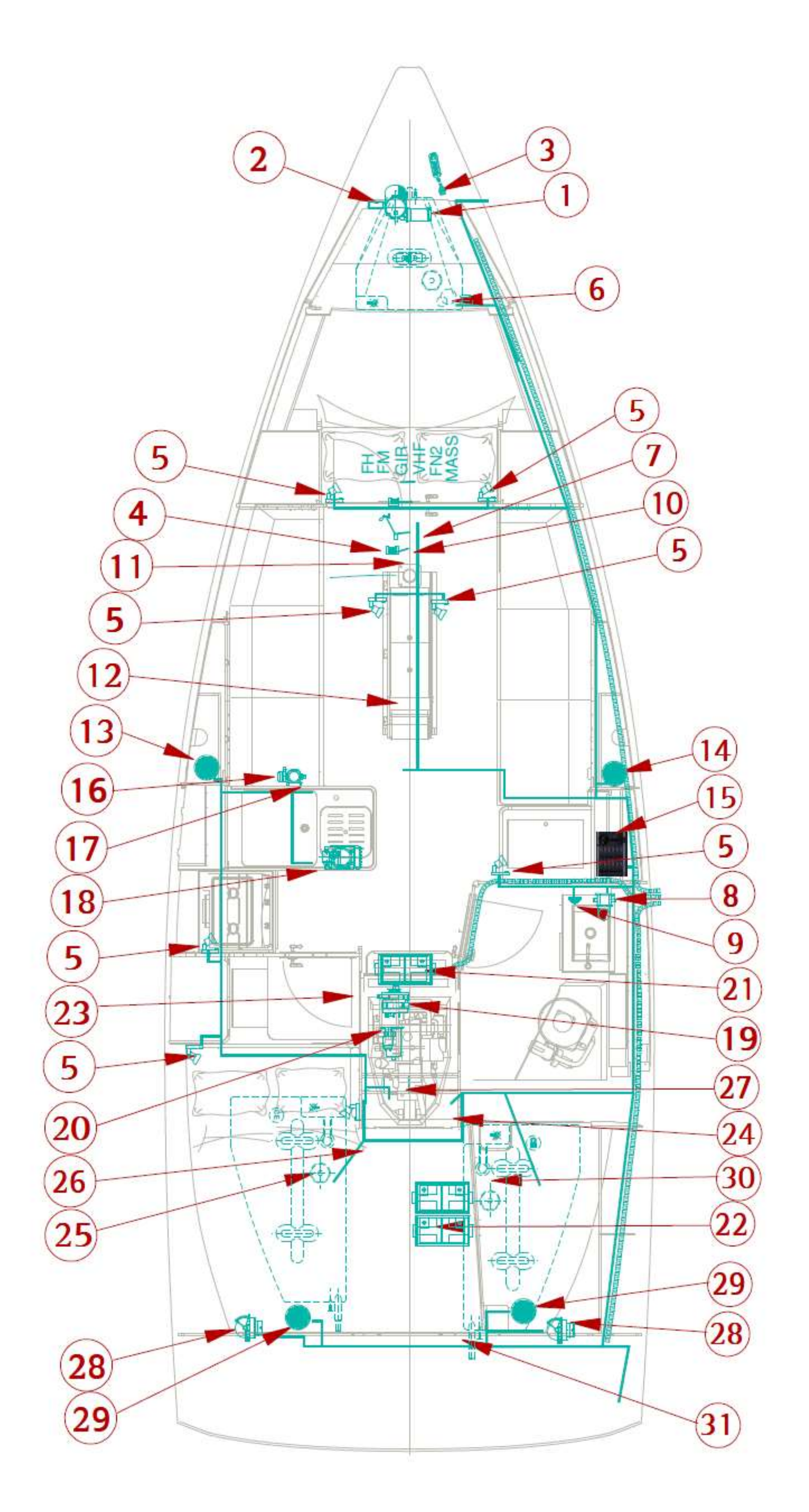
9. Plan du câblage bornier

Rep	*Désignation*
A	**Connecteur A**
1	Groupe d'eau
2/5	Positif batteries
3	Réfrigérateur
4	Pompe de cale
6	Equipements de navigation**
7	Pompe de douche
8	Négatif batteries
9	Calculateur pilote automatique
B	**Connecteur B**
1	Feux de navigation
2/5	Positif batteries
3	Eclairages carré /table à cartes
4	Feu de mouillage
6	Eclairages cabines et toilette
7	Feu de hune
8	Négatif batteries
9	HI-FI* / prise 12 V
C	**Connecteur C**
6	Test batterie moteur
1/2/3/4	Capteur jauge réservoir eau arrière - D2
9/10/11/12	Capteur jauge réservoir eau avant - D1*
5	Capteur jauge gasoil - G1
7/8	Négatif
	Couleurs des fils électriques
n	noir
r	rouge
w	blanc
o	orange
m	marron
b	bleu
*	Option
**	Hors fourniture


FEU DE NAV PDM
FEU DE HUNE
FEU DE MOUILLAGE
FN2
FH
FM
FN1
FN
EC1
EC
HIFI
B-
B+
POMPE DE DOUCHE
PD1
CPD1
THERMOSTAT
Froid
Cde GUINDEAU
ST60
GPS
Calculateur
PCE
POMPE DE CALE
GROUPE D'EAU
GE
B8 n - 4 mm²
B2 r - 4 mm²
B5 r - 4 mm²
B1 w - 2.5 mm²
B4 o - 2.5 mm²
B7 b - 2.5 mm²
B9 r - 1.5 mm²
B6 r - 4 mm²
B3 r - 4 mm²
A8 - n - 4 mm²
A2 - r - 4 mm²
A5 - r - 4 mm²
A1 - r - 2.5 mm²
A4 - r - 4 mm²
A7 - r - 2.5 mm²
A3 - r - 4 mm²
A6 - r - 4 mm²
A9 - r - 4 mm²
C1 -blc -1.5mm²
C2 -ja - 1.5mm²
C3 -v - 1.5mm²
C4 -bl- 1.5mm²
C5 -Mr -1.5mm²
C6 - r - 2.5mm²
C7 - n - 1.5mm²
C8 - n - 1.5mm²
C9 -bl- 1.5mm²
C10 -v - 1.5mm²
C11 -ja - 1.5mm²
C12 -blc -1.5mm²
Transmetteur res. Eau AR
D2
G1
CCM
Transmetteur res. Eau AV
D1
CONNECTEUR B
CONNECTEUR A
CONNECTEUR C
09

10. Plan de l'implantation électrique 12 V

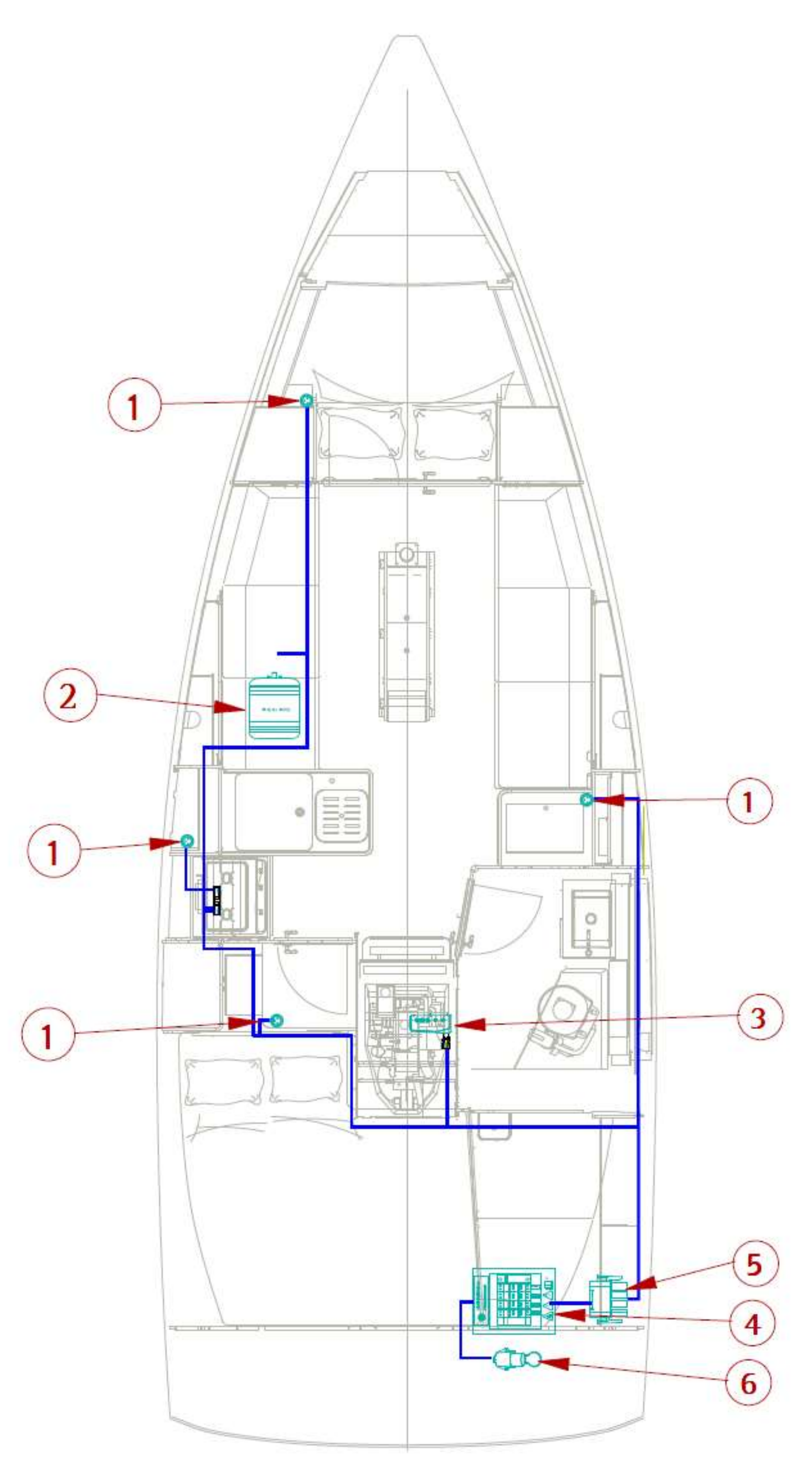
Rep.	*Désignation*
1	Guindeau*
2	Relais guindeau*
3	Télécommande guindeau*
4	Feux de navigation (sur mat)
5	Liseuse chromé
6	Jauge eau douce avant*
7	Capteur de vitesse/sondeur*
8	Pompe de vidange douche
9	Spot salle de bain avec inter
10	Feu de hune
11	Feu de mouillage
12	Pompe de cale électrique
13	Haut-parleur du carré bd
14	Haut-parleur du carré td
15	Tableau électrique 12V
16	Filtre à eau douce
17	**Groupe d'eau**
18	Groupe froid
19	Alternateur
20	Démarreur
21	Batterie moteur 75 Ah
22	Batteries servitudes 75 Ah (1 + 1*)
23	Coupe-batteries moteur et servitude
24	Ventilateur moteur
25	Jauge gasoil
26	Fusible service
27	Répartiteur de charge
28	Compas de route
29	Haut-parleur de cockpit
30	Jauge à eau arrière
31	Moteur pilote auto*
*	Option


2
3
1
6
5
7
FH
FM
GIR
VHF
FN2
MASS
5
4
10
11
5
5
12
13
14
16
15
17
5
8
18
9
5
21
23
19
5
27
20
24
26
30
25
22
29
28
28
29
31

10

11. Plan de l'implantation électrique 220 V

Rep	*Désignation*
1	Prise de courant 220 V (ou 110 V)*
2	Chauffe-eau
3	Chargeur de batterie*
4	Coffret disjoncteur général
5	Connecteur G
6	Prise de quai
*	Option


1
2
1
1
3
1
5
4
6
11

12- Plan de l'implantation des fusibles

Rep	Désignation
A	*Zone A - 12 V* Disjoncteur thermique 80A : guindeau* Fusible à languette 1A : option solénoïde de gaz* Fusible à languette 40A : option pilote auto* Fusible à languette 10A : option chauffage * Fusible à languette 5A : option guindeau* Fusible à languette 5A : option centrale de navigation* Disjoncteur à ré enclenchement libre de type C 16A : wc elec.*
B	*Zone B - 12 V* Fusible lame 125A : protection bord
C	*Zone C - 12 V* Fusible à languette 10A : ventilateur de cale
D	*Zone D - Coffret 6 Modules 220 V* Disjoncteur différentiel 16A : protection général quai Disjoncteur Uni+Neutre 10A : protection chauffe eau Disjoncteur Uni+Neutre 10A : protection chargeur * Disjoncteur Uni+Neutre 10A : protection prise de courant

A

C

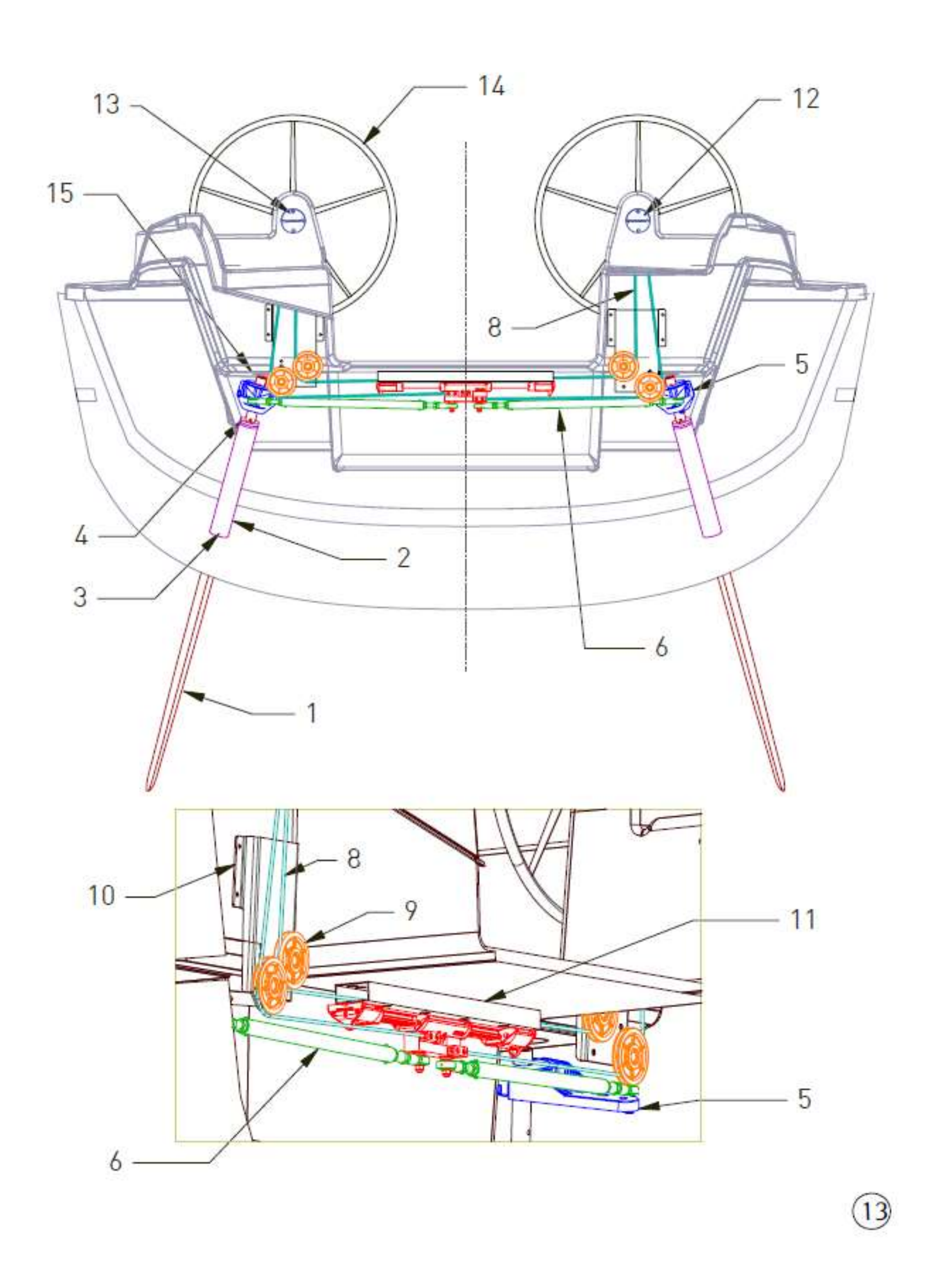
B

D



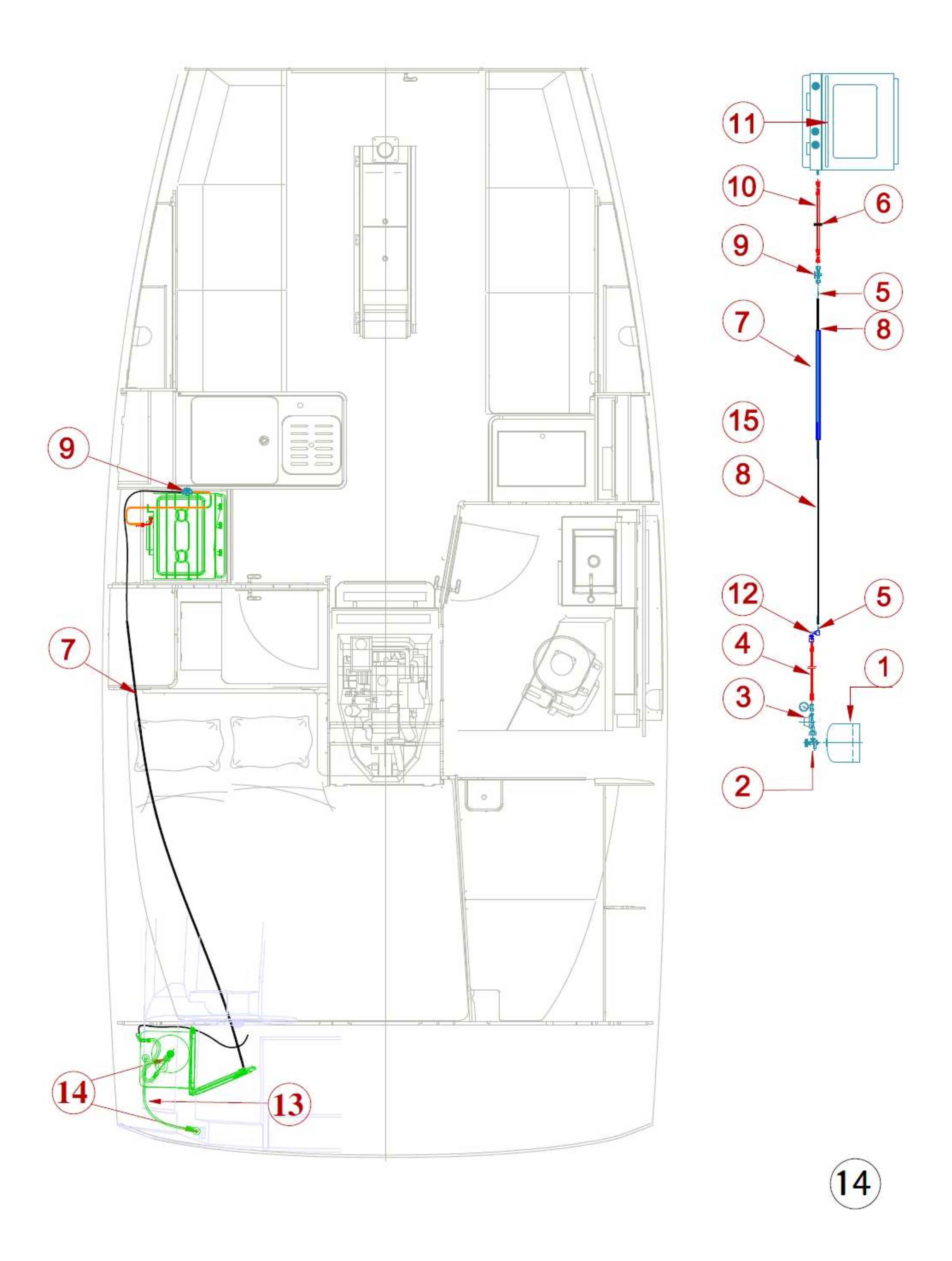
13. Plan du système de gouvernail

Rep	*Désignation*
1	Safran + mèche
2	Tube jaumière
3	Palier bas
4	Ensemble bagues de safran
5	Bras de mèche
6	Bielle
7	Ensemble chariot-rail et butées
8	Kit chaines et drosses
9	Réas de drosses
10	Platine réas de direction
11	Support de rail
12	Appareil de cloison bâbord
13	Appareil de cloison tribord + frein
14	Barres à roue 32 ‘’
15	Nable de pont
16	Barre franche de secours *
*	Non représentée


14
13
12
15
8
5
4
2
3
6
1
8
10
9
11
5
6
13

14. Plan du circuit gaz

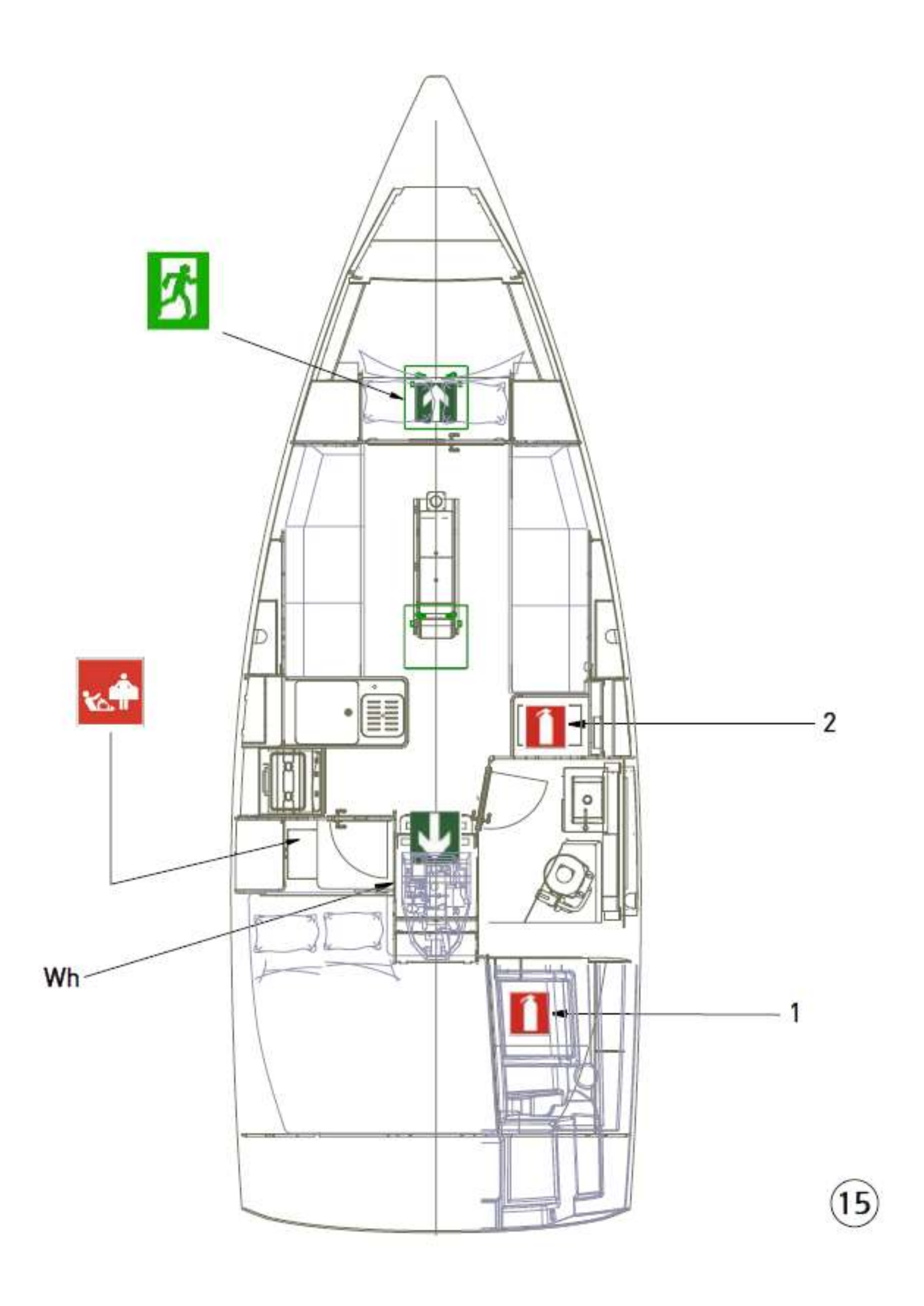
Rep	Désignation
1	Bouteille de gaz 1,8 kg **
2	Robinet à valve CE (Fr. ou All.) **
3	Détendeur 30mbar CE (Fr. ou All.) ** / manomètre
4	Tuyau connexion moyenne longueur
5	Entretoise / tube 6 x 8
6	Passe-cloison étanche
7	Tube PVC
8	Tuyau de cuivre 6 x 8
9	Robinet de gaz CE
10	Tuyau connexion grande longueur
11	Réchaud four
12	Passe cloison coffre à gaz
13	Tuyau D25
14	Passe coque D25
15	Gaine fendue noire
**	Hors fourniture



14

15. Plan d'évacuation du navire

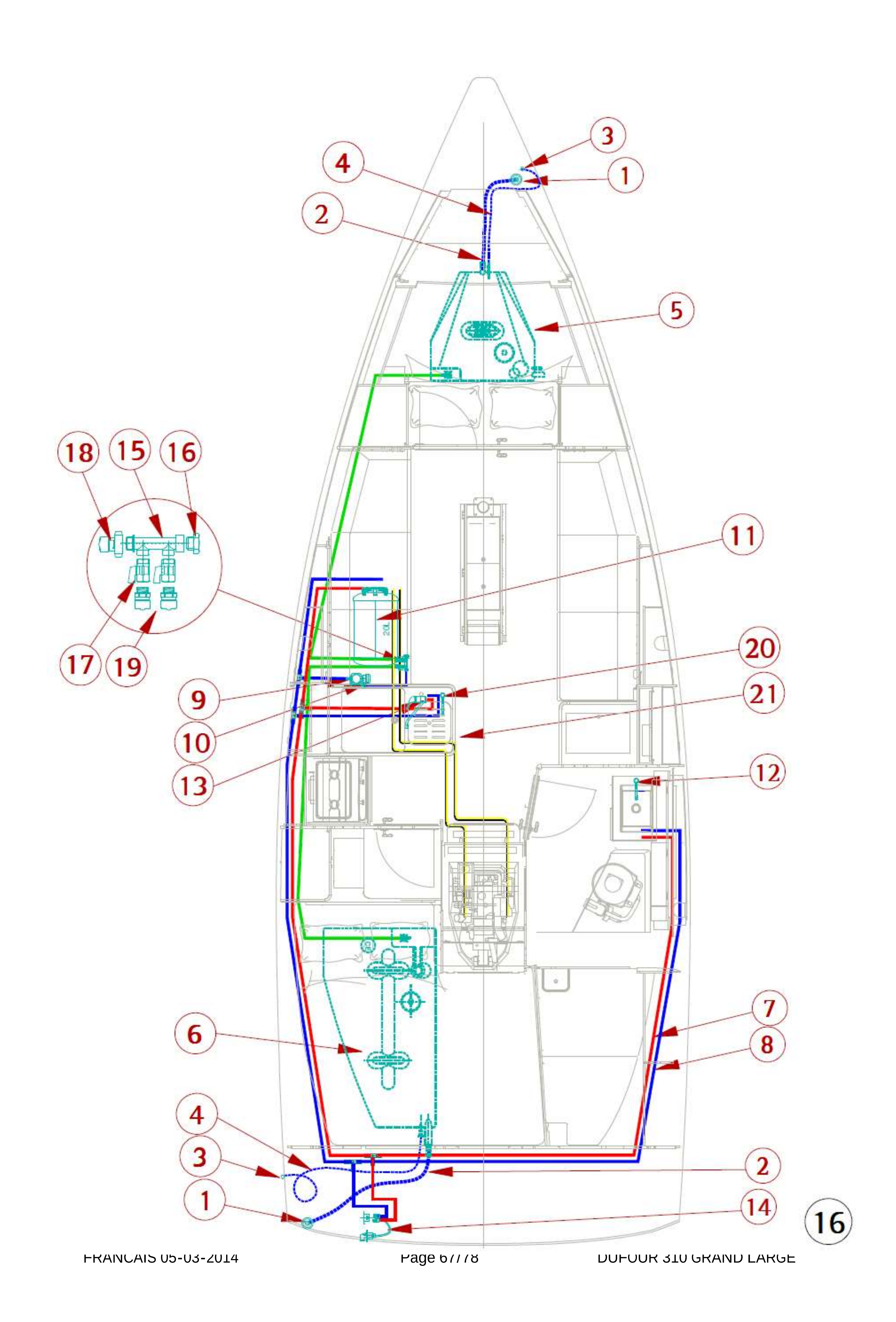
Rep	*Désignation*
	Emplacement préconisé pour extincteurs
1	Coffre de cockpit : extincteur 1 kg poudre 5A/34B **
2	Table à cartes : extincteur 1 kg poudre 5A/34B **
Wh	Orifice extincteur machine
	Issue de secours
	Emplacement recommandé pour couverture anti-feu
**	Hors fourniture



2
Wh
1
15

16. Plan du circuit d'eau douce

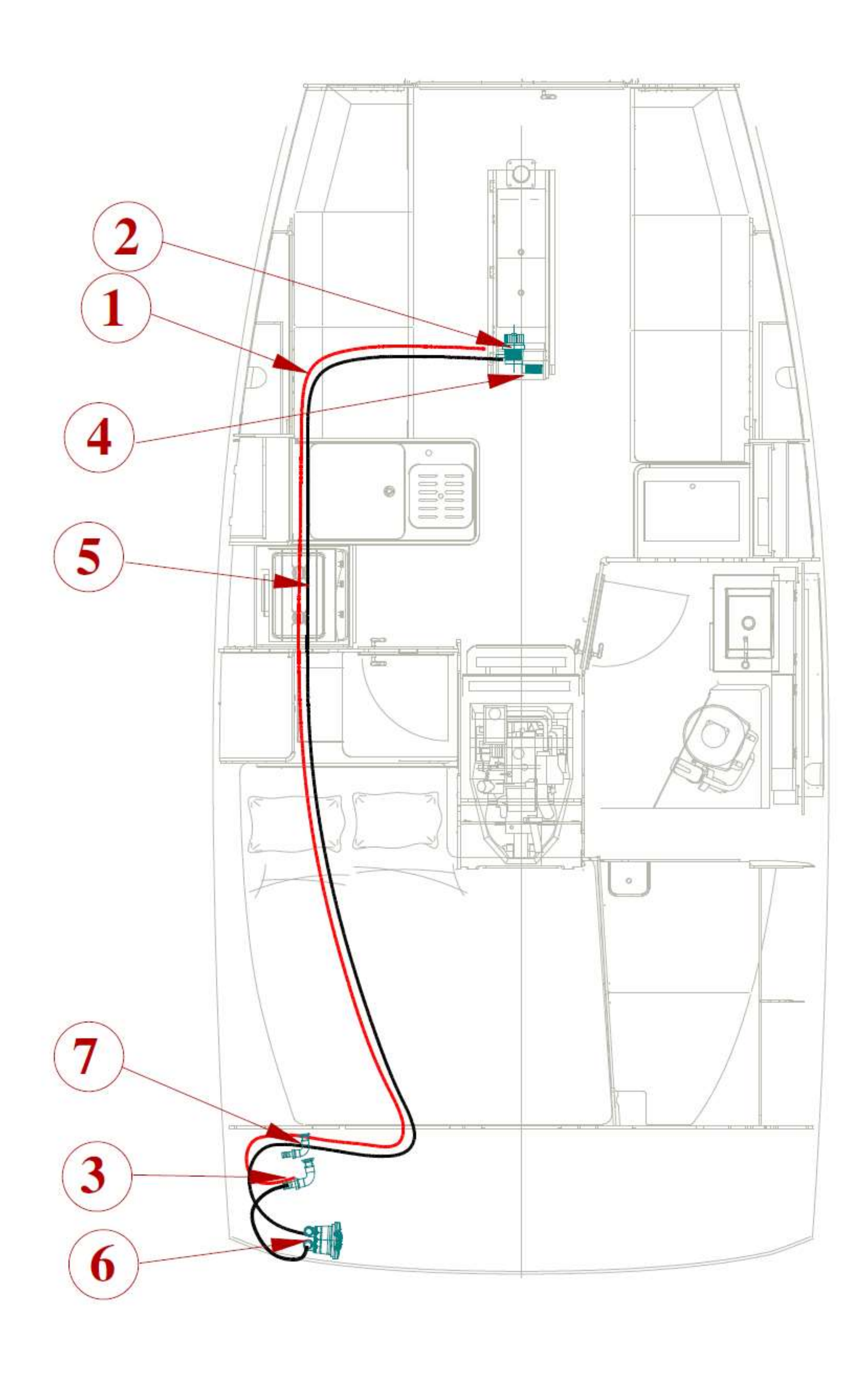
Rep	*Désignation*
1	Nable de remplissage (avant*)
2	Tuyau de remplissage (avant*)
3	Event (avant*)
4	Tuyau d'évent (avant*)
5	Réservoir eau avant 160 L*
6	Réservoir eau arrière 160L
7	Tuyau eau chaude
8	Tuyau eau froide
9	Groupe d'eau sous pression
10	Filtre eau douce
11	Chauffe-eau
12	Mitigeur – douchette salle de bain
13	Mitigeur cuisine
14	Douchette de pont
15	Collecteur 2 voies 1/2" *
16	Bouchon M 3/4" *
17	Vanne 1/4 tour FF 1/2" (x2) *
18	Raccord F 3/4" *
19	Raccord M 1/2" (x2)*
20	Robinet eau de mer *
21	Pompe à pied eau de mer *
*	Option



3
4
1
2
5
18
15
16
11
20L
17
19
20
9
21
10
13
12
7
6
8
4
3
2
1
14
16

17. Plan du circuit d'assèchement

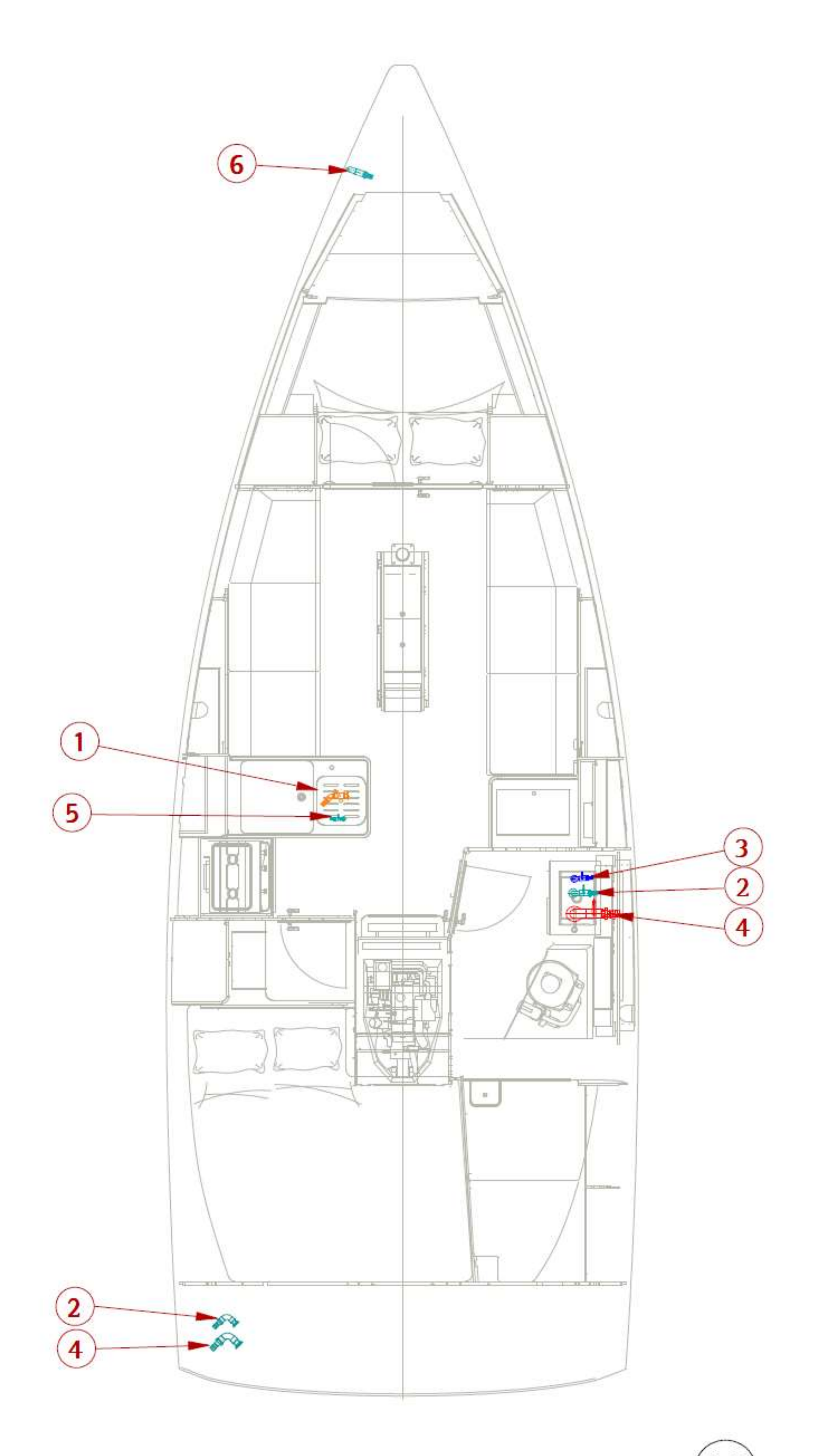
Rep	*Désignation*
	Pompe de cale électrique
1	Tuyau d'évacuation Ø25
2	Pompe de cale électrique immergée
3	Sortie de coque 1"
	Pompe de cale manuelle
4	Crépine à clapet D25
5	Tuyau d'évacuation Ø25
6	Pompe de cale manuelle
7	Sortie de coque 1"



17

18. Plan de localisation des passe-coques

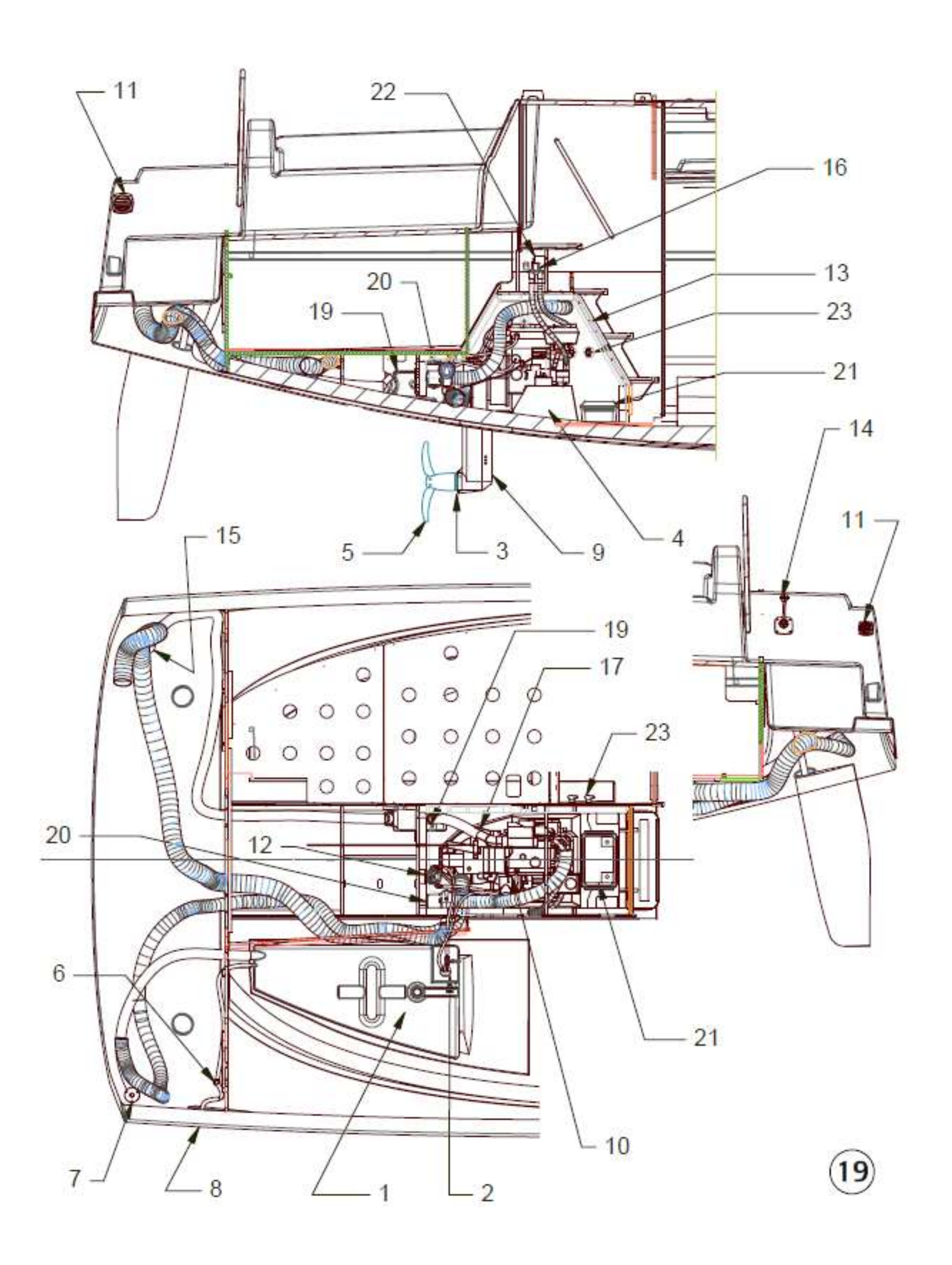
Rep	*Fonction*	*Ø -inch*
	Passe-coque + vannes	
1	Evacuation évier cuisine	1"
2	Evacuation lavabo et douche	1"
3	Prise d'eau WC	3/4"
4	Evacuation WC	1-1/2"
5	Prise d'eau de mer pompe à pied*	1/2"
6	Evacuation baille à mouillage	1"
	Passe-coque	
7	Evacuation assèchement électrique	1"
8	Evacuation assèchement manuel	1"
*	Option	



18

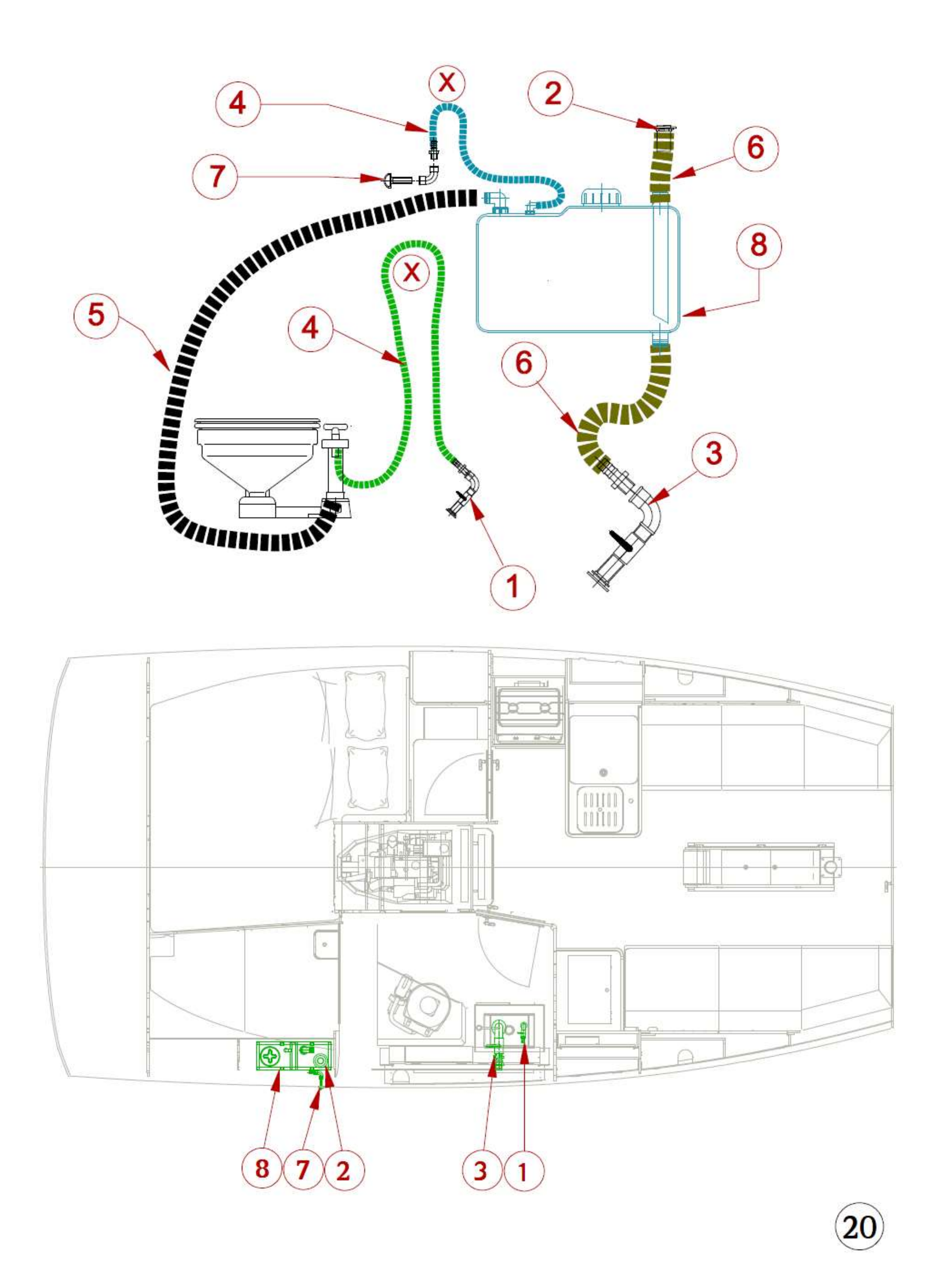
19. Plan de l'implantation mécanique

Rep	*Désignation*
1	Réservoir gazole
2	Vanne d'arrêt gazole
3	Anode
4	Bâti polyester
5	Hélice
6	Event anti -débordement
7	Nable gazole
8	Event de réservoir
9	Sail-Drive
10	Moteur
11	Grilles de ventilation
12	Préfiltre gazole
13	Mousse d'isolation
14	Boitier de commande
15	Sortie d'échappement
16	Coude anti-siphon
17	Vanne de prise d'eau de mer
18	
19	Pot waterlock
20	Ventilateur de cale
21	Batterie moteur
22	Répartiteur de charge
23	Coupe-circuit


11
22
16
13
20
19
23
21
14
11
5
3
9
4
15
19
17
23
20
12
0
6
21
10
7
8
1
2
19

20. Plan de montage holding tank

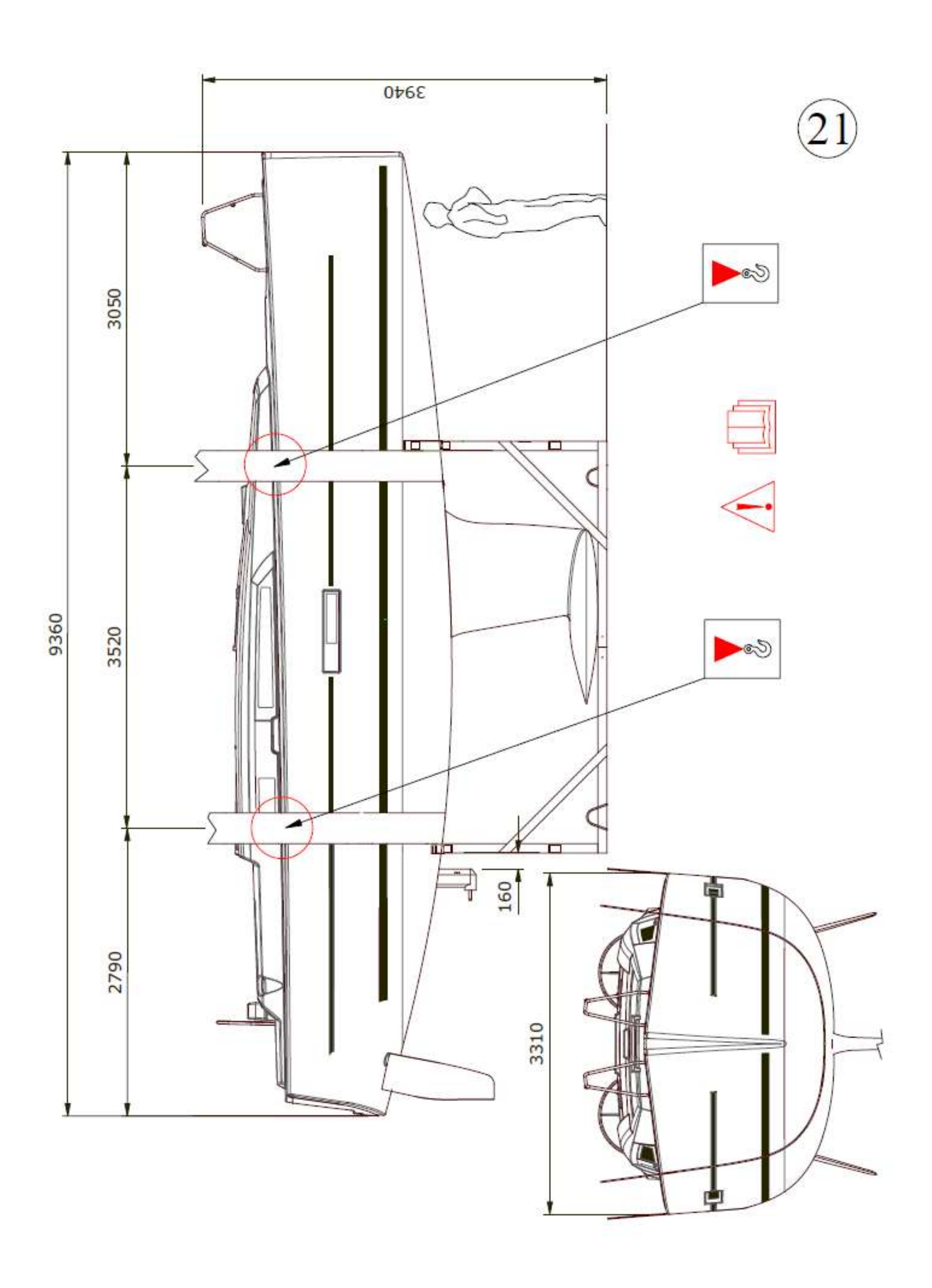
Rep	*Désignation*
1	Passe-coque & vanne 3/4"
2	Nable waste Ø50
3	Passe-coque & vanne 1-1/2"
4	Tuyau Ø20
5	Tuyau anti-odeur Ø38
6	Tuyau anti-odeur Ø51
7	Event laiton chromé 3/4"
8	Holding tank polyethylene 45 L
X	Col de cygne



X
4
2
6
7
5
8
X
4
6
3
1
8
7
2
3
1
20

21. Plan de levage

Rep.	Désignation	
▼	Voir repère en forme de triangle de couleur rouge sous le livet du pont	
	Déplacement lège :	4917 kg
	Maître bau :	3,31 m
	Tirant d'eau standard :	1,90 m


21
3940
9360
3050
3520
2790
160
3310



NOTES